

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

**НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»**

Л.І. ПАШКОВСЬКА

МОРСЬКЕ ПРИВАТНЕ ПРАВО

Навчально-методичний посібник

Освітня програма підготовки здобувачів вищої освіти
ступеня магістра права
в Національному університеті «Одеська юридична академія»
галузь знань – 08 «Право»
спеціальність – 081 «Право»

Одеса
2020

Автор:

Пашковська Людмила Іванівна – кандидат юридичних наук, доцент кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія»

**Рекомендовано до друку Навчально-методичною радою
Національного університету «Одеська юридична академія»
(Протокол № 5 від 2 липня 2020 року)**

Рецензенти:

доктор юридичних наук, с.н.с., доцент,
завідуюча лабораторією кафедри морського та
митного права НУ «ОЮА»

Аверочкіна Тетяна Володимирівна;

Кандидат юридичних наук,
завідувача кафедрою
міжнародного права та
порівняльного правознавства факультету
міжнародних відносин
Національного авіаційного університету

Короткий Тимур Робертович

Пашковська Л.І.

Морське приватне право: навчально-методичний посібник (для студентів денної та заочної форми навчання) / Л.І. Пашковська. 2020. – 89 с.

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Особливістю досліджуваної навчальної дисципліни та її предметної сфери є те, що суспільні відносини, які потрапляють у сферу дії міжнародного приватного морського права характеризуються наявністю у своєму складі іноземного елемента, як його визначено у Законі України від 23.06.2005 р. «Про міжнародне приватне право». Крім того, норми законодавства, яким врегульовані зазначені відносини, здебільшого мають характер колізійних прив'язок, що вказують на застосовне до відносин законодавство. Також для міжнародного морського приватного права є характерним процес міжнародної уніфікації норм різнонаціональних законодавств з метою «зняття» колізійних питань. Вивчення цих особливостей та пов'язаних з ними проблем правозастосовної практики є предметом навчальної дисципліни, також вивчаються стандартні правила, міжнародні торговельні звичаї, діяльність спеціалізованих організацій галузі морського приватного права, юрисдикції та повноважень спеціалізованих судових органів у сфері морського права.

Предметом вивчення навчальної дисципліни є суспільні відносини, що виникають у сфері міжнародного торговельного мореплавства.

Метою вивчення дисципліни «Морське приватне право» є надання уявлення та формування системи знань про сучасні інститути міжнародного морського приватного права.

Основними завданнями дисципліни є вивчення та аналіз норм міжнародних угод та чинного українського законодавства у сфері міжнародного торговельно мореплавства, ознайомлення з науковими працями видатних вчених у галузі морського (зокрема, приватного) права, вивчення та аналіз судової практики, аналіз недоліків, прогалин та колізій у чинному морському законодавстві та законодавстві.

Згідно з вимогами освітньо-професійної програми студенти повинні:

знати: положення, які стосуються міжнародного морського приватного права, його основних інститутів.

вміти: розв'язувати задачі, надані до теми практичних занять, виконувати завдання із самостійної роботи, досліджувати історію становлення міжнародних норм та норм законодавства України у сфері торговельного мореплавства та порівнювати їх з відповідним законодавством іноземних держав.

СТРУКТУРА НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ

Залік	Екзамен	Кількість кредитів ECTS	Всього годин	Самостійна робота	Контрольні роботи	Курсові роботи	Всього ауд. год	Практичні заняття	Лекційні заняття	Семестр	Курс	Форма навчання
+	-	3.5	105	53	-	-	52	28	24	1	1	очна 1 маг

ТЕМАТИЧНИЙ ПЛАН

Тема	Лекційні заняття (год.)	Практичні заняття (год.)	Самостійна робота (год.)

1.	Історія формування норм міжнародного морського приватного права. Основні поняття міжнародного морського приватного права. Міжнародні організації з питань морського права	2	2	4
2.	Міжнародно-правове регулювання перевезення вантажів морем	2	4	5
3.	Міжнародно-правове регулювання перевезення морем пасажирів. Договір морського круїзу	2	2	4
4.	Міжнародно-правове регулювання фрахтування суден	2	4	5
5.	Обмеження відповідальності судновласника у міжнародному морському приватному праві	2	2	5
6.	Міжнародно-правове регулювання рятування на морі	2	2	4
7.	Приватно-правова відповідальність за забруднення морського середовища з суден	2	2	5
8.	Діяльність Міжнародного фонду з компенсації збитків від забруднення морського середовища нафтою 1992	2	2	4
9.	Морський арбітраж	2	2	4
10.	Арешт судна	2	2	5
11.	Міжнародно-правове регулювання морського страхування	2	2	4
12.	Загальна та приватна аварія	2	2	4
	Всього	24	28	53

НАВЧАЛЬНИЙ КОНТЕНТ

ЛЕКЦІЇ

Лекція № 1

Тема

Історія формування норм міжнародного морського приватного права. Основні поняття міжнародного морського приватного права. Міжнародні організації з питань морського права

Мета вивчення

Надати уявлення та сформуванню систему знань про історію формування норм міжнародного морського приватного права, основні поняття міжнародного морського приватного права, міжнародні організації з питань морського права

Результати навчання

Після лекції здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) аналізувати і синтезувати досягнення науки міжнародного морського приватного права, представлені у національних та іншомовних джерелах
- 2) застосувати сучасні інформаційні технології та інформаційні ресурси з морського права для розв'язання практичних задач

План лекції

1. Поняття та предмет міжнародного приватного морського права.
2. Методи регулювання майнових відносин у міжнародному морському приватному праві.
3. Поняття міжнародно-договірної уніфікації міжнародного приватного морського права.
4. Види міжнародно-договірної уніфікації МПМП
5. Діяльність міжнародних організацій у сфері МПМП
6. Поняття міжнародного торговельного судноплавства
7. Види міжнародного торговельного судноплавства.
8. Трампове судноплавство. Лінійне судноплавство. Торгово-промислове судноплавство. Інші форми організації міжнародних перевезень вантажів.

Основний зміст

1. *Поняття та предмет міжнародного приватного морського права*

Морське право є комплексною галуззю права, яка регулює приватні та публічні суспільні відносини за участю юридичних осіб, громадян та держав. Ця галузь права містить багато накладень, дотиків і навіть взаємопроникнень норм публічного права і приватного права. Типовими прикладами в цьому сенсі є правовий режим мореплавства, організація екіпажів суден, статус капітанів суден. Серед норм, в яких домінує роль публічного права, виділяються норми, що визначають статус моря, що регламентують роботу портів і керування суднами та інші. Норми приватно-правового характеру складають підгалузь цивільного права, яка регулює цивільно-правові відносини, що впливають із торговельного мореплавства. У ряді випадків морське право може регулювати ті ж відносини, які виникають між українськими та іноземними особами, а в окремих випадках – тільки між іноземними особами. Тоді мова йде про міжнародне морське приватне право як підгалузь міжнародного приватного права, яке регулює цивільно-правові відносини, що впливають із торговельного мореплавства, ускладнені наявністю іноземного елемента.

Міжнародне морське приватне право – це підгалузь міжнародного приватного права, яка регулює приватноправові відносини, ускладнені іноземним елементом.

Предметом міжнародного морського приватного права є майнові та особисті немайнові відносини цивільно-правового характеру, які виникають у процесі торговельного мореплавства.

2. *Методи регулювання майнових відносин у міжнародному морському приватному праві*

Питання про методи регулювання майнових відносин у міжнародному приватному праві взагалі, та міжнародному торговельному мореплавстві, – зокрема, є одним із центральних. Погляди вчених щодо методів регулювання майнових відносин є різними. Так, Г.К. Дмитрієва, Н.Ю. Єрпілева, В.П. Звєсков передбачають наявність одного спільного методу – методу подолання колізій. Інші вчені виокремлюють два спільні методи – колізійно-правовий і матеріально-правовий.

Г. Ю. Федосєєва виокремлює такі методи регулювання майнових відносин у міжнародному приватному праві, що застосовуються і в торговельному мореплавстві:

- 1) *колізійно-правовий метод, виражений у національній формі*, являє собою систему колізійно-правових норм внутрішнього законодавства держави, яка регулює цивільні правовідносини, ускладнені іноземним елементом;
- 2) *колізійно-правовий метод, виражений у міжнародній формі*, являє собою систему міжнародних (міждержавних) колізійно-правових норм, які регулюють цивільні правовідносини, ускладнені іноземним елементом;
- 3) *матеріально-правовий метод, виражений у міжнародній формі*, являє собою систему уніфікованих матеріально-правових норм, які регулюють цивільні правовідносини, ускладнені іноземним елементом.

3. *Поняття міжнародно-договірної уніфікації міжнародного приватного морського права*

Морське приватне право кожної країни містить колізійні норми її «внутрішнього права», а також норми, уніфіковані в порядку міжнародних конвенцій, учасницею яких вона є. Враховуючи, що торговельне судноплавство має міжнародний характер, при регулюванні відносин з іноземним елементом у цій галузі великого значення набула уніфікація норм морського права шляхом прийняття міжнародних конвенцій та договорів.

Прийняття міжнародних договорів у сфері торговельного мореплавства передбачає процес створення однакових правових норм, які регулюють міжнародні приватноправові відносини. Цей процес у науці отримав назву уніфікація.

4. *Види міжнародно-договірної уніфікації МПМП*

Прийнято розрізняти декілька видів уніфікації:

1) *залежно від характеристики правових норм – уніфікацію колізійних норм* (договори про правову допомогу); *уніфікацію матеріальних норм* (Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р.); *змішану уніфікацію* (коли в міжнародному договорі містяться і колізійні, і матеріальні норм – Конвенція ООН з морського права 1982 р.);

2) *за кількістю суб'єктів, які беруть участь в уніфікації, – регіональну* (Конвенція про захист Чорного моря від забруднення 1992 р.) й *універсальну уніфікацію* (Конвенція ООН з морського права 1982 р.);

3) *за сферою регулювання – уніфікацію міжнародних морських перевезень, міжнародних комерційних угод тощо*. У цих сферах рівною мірою здійснюється уніфікація і колізійних, і матеріальних норм;

4) *за типами* необхідно розрізняти *договірну та позадоговірну уніфікацію*. Договірна уніфікація передбачає участь у багатосторонніх міжнародних угодах, тобто здійснюється з використанням міжнародно-правових засобів. Наслідком такої участі є укладення багатосторонніх міжнародних угод, які містять уніфіковані норми.

5) *за способом (методом) уніфікації* в морському приватному праві існують *пряма, непряма та змішана уніфікація*.

5. Діяльність міжнародних організацій у сфері МПМП

Міжнародні організації займають важливе місце в міжнародному співробітництві щодо регулювання та розвитку торговельного мореплавства.

Міжнародна морська організація в широкому сенсі – це міжнародна міжурядова або неурядова організація або органи міжнародної організації, компетентні з питань щодо регулювання та розвитку торговельного мореплавства.

Найбільш важливими міжнародними морськими організаціями є:

- Міжнародна морська організація
- Міжнародний морський комітет (ММК) / CMI – Comité Maritime International
- Міжнародний фонд з компенсації збитку за забруднення моря нафтою – International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC Fund);
- Конференція ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD))
- Балтійська та міжнародна морська рада (БИМКО) (англ. Baltic and International Maritime Council)
- Всесвітня рада судноплавства (World Shipping Council WSC)
- Міжнародна палата судноплавства (International Chamber of Shipping)

Існує багато інших міжнародних міжурядових та неурядових організацій, які здійснюють діяльність в морській сфері:

Міжнародна Асоціація незалежних власників танкерів (ИНТЕРТАНКО) (International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)), Міжнародна Федерація власників танкерів із попередження забруднення (International Tanker Owners' Pollution Federation Ltd (ITOPF)), Федерація національних асоціацій судових брокерів и агентів (ФОНАСБА) (Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents (FONASBA)) / Міжнародна рятувальний Союз (МСС) (ISU — International Salvage Union), Асоціація диспашерів із Загальної Аварії (Association of Average Adjusters) та інші.

Міжнародні морські організації сприяють виникненню, становленню і розвитку міжнародних відносин у сфері торговельного мореплавства шляхом:

- участі в нормотворчому процесі;
- взаємодії з іншими міжнародними організаціями;
- здійснення контролю за дотриманням норм міжнародного морського права;
- вироблення рекомендованої практики і процедур;
- координації, стимулювання і оптимізації інститутів міжнародного морського права та ін.

6. Поняття міжнародного торговельного судноплавства

Міжнародним торговельним судноплавством прийнято вважати плавання торгових суден з метою комерційної діяльності при здійсненні перевезень вантажів і пасажирів між країнами морськими шляхами.

Існує об'єктивно обумовлена залежність чотирьох елементів торговельного судноплавства:

- 1) характеру вантажу;
- 2) способу торгівлі;
- 3) комерційні відносин вантажовласника і перевізника;
- 4) форми організації судноплавства.

Форма організації судноплавства і комерційні відносини учасників транспортного процесу визначаються характером вантажопотоку і способами торгівлі тим чи іншим товаром (вантажем).

7. Види міжнародного торговельного судноплавства

Залежно від форми організації судноплавства, тобто роботи суден міжнародне торговельне судноплавство поділяється на:

трампове судноплавство – форма нерегулярного судноплавства, не пов'язана з постійними портами навантаження / вивантаження і не обмежена певними видами вантажів;

лінійне судноплавство – форма регулярного судноплавства, що обслуговує напрямки перевезень із стійкими вантажо- і пасажиропотоками і забезпечує швидко доставку вантажів;

торгово-промислове судноплавство – форма регулярного судноплавства, пов'язана з внутрішньо корпоративними перевезеннями, в основному, мінеральної сировини підпорядкованими суднами великих промислових компаній.

Історично першим склалося трампове судноплавство (Tramp shipping). Воно відоме з часів раннього середньовіччя, отримало свій розвиток за часів Генуезької і Венеціанської торгівлі і існує до теперішнього часу.

Найважливішим фактором, що визначає комерційні відносини вантажовласника з морським перевізником, є можливість зафрахтувати ціле судно для перевезення свого вантажу.

Трамповим судном (від англійського слова «Tramp» - бродяга) називають судно, яке здійснює нерегулярні рейси, без чіткого розкладу і за напрямом, який визначає судновласник залежно від попиту з боку фрахтувальників на тоннаж. Трампові судна транспортують в основному масові вантажі: руду, вугілля, зерно, нафтопродукти та інші, що перевозяться насипом, навалом або наливом. Однак більшість трампових суден універсальні і можуть в разі потреби перевозити так звані генеральні грузи – упаковані та не упаковані товарно-штучні вантажі, наприклад: обладнання, хімікати, апаратуру, металовироби, автомобілі, трактори, сільськогосподарську техніку. Отже, на трампових суднах під вантаж може бути надано все судно або його частина, або певні вантажні приміщення.

Відносини між перевізником і вантажовласником складаються як двосторонні відносини рівноправних партнерів, що дозволяє сторонам укласти вільний контракт – чартер, і узгоджувати всі його умови на свій розсуд.

8. *Трампове судноплавство. Лінійне судноплавство. Торгово-промислове судноплавство. Інші форми організації міжнародних перевезень вантажів*

Лінійне судноплавство виникло в зв'язку з потребою в регулярних океанських перевезеннях цінних генеральних вантажів: промислового обладнання, предметів широкого вжитку та ін. Необхідність в таких перевезеннях з'явилася на початку XIX ст. в Північній Атлантиці в результаті швидкого промислово-економічного розвитку США і країн Європи. США стали великим ринком збуту дорогих товарів європейського виробництва і одночасно постачальником своїх товарів на європейські ринки. У другій половині XX століття аналогічне місце в світовій торгівлі зайняли Японія та розвинені країни Південно-Східної Азії (ПСА).

На даний час основними напрямками світових лінійних перевезень є: Європа – США, Сполучені Штати Америки – ПСА, Південно-Східна Азія – Європа.

Лінійне судноплавство – форма організації перевезень вантажів, при якій судновласник (лінійний оператор) забезпечує виконання п'яти обов'язкових умов:

- 1) регулярний рух визначених суден,
- 2) за заздалегідь оголошеним розкладом;
- 3) між встановленими портами,
- 4) на основі типового договору морського перевезення – коносамент лінії;
- 5) з оплатою перевезення за стабільними тарифами.

Розрізняють такі види ліній:

- односторонні, що експлуатуються одним судновласником;
- спільні, які обслуговуються кількома судноплавними компаніями;
- конференціальні, які діють на основі угод конференцій (об'єднань) судновласників.

Організація Об'єднаних Націй (ООН) розробила в 1974 році Кодекс поведінки лінійних конференцій, за яким лінійною конференцією визнається група, що складається з двох або більше судноплавних компаній, що експлуатують судна, які надають послуги з міжнародного лінійного перевезення вантажів на певному напрямку і мають угоди про загальні тарифні ставки, права та обов'язки членів конференції та інші умови.

Торгово-промислове судноплавство. Останнім часом в практиці перевезень виникла відносно нова форма організації руху суден – робота послідовними рейсами. Пов'язано це було з необхідністю регулярного постачання споживачам – великим промисловим компаніям, розділених морськими просторами, різноманітних видів мінеральної сировини: спочатку вугілля і руди, а пізніше нафти, бокситів, апатитів, фосфатів і т.ін.

Характер торгівлі принципово змінився: промислове підприємство, наприклад металургійний концерн, потребує стабільного постачання сировини, енергоносіїв та ін. Закупівля сировини не може виконуватися від випадку до випадку, вона здійснюється на основі довготермінових зовнішньоторговельних контрактів, які пов'язані із довгостроковими угодами про її перевезення. Власник вантажу (промислова компанія) укладає з судновласником договір не на окреме перевезення конкретної партії, а на регулярні перевезення певного вантажу в узгоджених кількостях на постійному напрямку. Предметом договору є регулярне виконання певних рейсів за узгодженим графіком протягом тривалого періоду. Іноді такий період складає технічний строк експлуатації судна.

Тема Міжнародно-правове регулювання перевезення вантажів морем

Мета вивчення

Надати уявлення та сформувати систему знань про сучасні тенденції розвитку правового регулювання перевезення вантажів морем, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також шляхи їх подолання.

Результати навчання

Після лекції здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) аналізувати і синтезувати досягнення науки морського права, представлені у іншомовних джерелах
- 2) застосувати сучасні інформаційні технології та інформаційні ресурси з міжнародного морського приватного права для розв'язання практичних задач

План

1. Основні нормативно-правові акти щодо договору морського перевезення вантажу: міжнародні та національні.
2. Договір морського перевезення вантажу: поняття, визначення, сфера застосування.
3. Сторони договору морського перевезення вантажу.
4. Форма, підтвердження змісту та наявності договору морського перевезення вантажу.
5. Суттєві умови договору морського перевезення вантажу.
6. Роль та функції коносаменту

Основний зміст

1. *Основні нормативно-правові акти щодо договору морського перевезення вантажу: міжнародні та національні*

Відносини, що складаються при перевезенні вантажів морем, не можуть бути врегульовані тільки національним законодавством. Це призвело до появи правових норм, які спеціально регулюють цей вид правових відносин. На теперішній час можна виокремити чотири правових режими, які регламентують перевезення вантажів морем, закріплених різними міжнародними договорами:

- 1) Міжнародною конвенцією про уніфікацію деяких правил про коносамент, підписаною 25 серпня 1924 р. в Брюсселі, відому як Гаазькі правила;
- 2) Протоколом про зміни Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент, відомим у світі як Гаазько-Вісбійські правила;
- 3) Конвенцією ООН про морське перевезення вантажів, прийнятою в Гамбурзі в 1978 р., яка вступила в силу 1 січня 1992 р., оформила третій правовий режим у сфері морського перевезення вантажів (так звані Гамбурзькі правила);
- 4) крім зазначених правових документів, які створюють правові режими обмеження відповідальності судновласників, ООН підготувала Конвенцію про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів, яка отримала назву «Роттердамські правила», підписання яких відбулося у вересні 2009 р. Конвенцію підписали 16 держав: США, Данія, Греція, Іспанія, Нідерланди, Норвегія, Швейцарія, Польща, Франція, Габон, Гана, Гвінея, Нігерія, Конго, Сенегал і Того.

2. *Договір морського перевезення вантажу: поняття, визначення, сфера застосування*

Договір морського перевезення вантажу має спільні для договорів перевезення риси і специфічні ознаки, що притаманні тільки торговельному мореплавству.

Правове регулювання перевезень здійснюється міжнародними конвенціями, що зазначені вище, а також Кодексом торговельного мореплавства України, Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України та підзаконними актами.

Договір морського перевезення вантажу має особливу форму та порядок укладання.

Морське перевезення вантажу здійснюється за коносаментом, що є підтвердженням договору морського перевезення вантажу.

Згідно з коносаментом та договором морського перевезення вантажу, перевізник зобов'язується прийняти від вантажовідправника вантаж, доставити його неушкодженим в передбачене договором місце призначення і видати його уповноваженій особі (вантажоодержувачу). Вантажовідправник (або вантажоодержувач) зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену договором провізну плату (фрахт).

3. *Сторони договору морського перевезення вантажу*

Відправником вантажу може бути продавець або покупець товару, оператор перевезення вантажу в змішаному сполученні, експедитор або інший розпорядник вантажу.

Перевізником може бути фактичний перевізник або перевізник. Фактичним перевізником виступає судновласник, що має судно на будь-якій законній підставі. Перевізником може виступати будь-яка особа, відповідальна за організацію перевезення вантажу протягом усього терміну договору морського перевезення. Такими перевізниками можуть бути оператори суден, що не володіють власним тоннажем, експедиторські компанії.

4. *Форма, підтвердження змісту та наявності договору морського перевезення вантажу*

Існують різні форми договору морського перевезення вантажу. Найбільш використовувані в практиці: чартер, коносамент, букінг-нот, берс-нот, фікшюр-нот. Застосування тієї чи іншої форми договору морського перевезення залежить від форми організації міжнародного торгового судноплавства, терміновості оформлення та інших причин.

У всіх випадках наявність договору морського перевезення має бути підтверджено письмовим документом, що містить права і обов'язки сторін.

Всі форми договорів морського перевезення вантажу однаково визначають права, відповідальність і ризики перевізника, а саме:

- перевізник несе відповідальність за псування, втрату або затримку при доставці вантажу;
- вантажовласник має сплатити провізну плату (фрахт) за транспортування вантажу

5. *Суттєві умови договору морського перевезення вантажу*

Суттєвими умовами договору перевезення вантажу є наступні умови:

- вантаж та його кількість
- ставка фрахту за перевезення вантажу
- судно (у трамповому судноплавстві) або судно лінії (у лінійному судноплавстві)
- порт навантаження та порт вивантаження вантажу

Якщо вантаж перевозиться у лінійному судноплавстві, то вантажовласнику видається коносамент, на оборотній стороні якого містяться всі не змінні умови перевезення.

Якщо вантаж перевозиться у трамповому судноплавстві, то права і обов'язки сторін договору містяться у чартері.

6. *Роль та функції коносаменту*

Коносамент – це транспортний документ, що видається перевізником вантажовідправнику на підтвердження факту прийняття вантажу до перевезення.

Коносамент виконує одночасно три функції. По-перше, коносамент є доказом укладення договору морського перевезення вантажу. По-друге, коносамент виконує функцію розписки перевізника щодо прийняття вантажу для перевезення, як він описаний в коносаменті. По-третє, він є товаророзпорядчим документом, оскільки дає право його власнику розпоряджатися вантажем (через індосамент або передачею коносаменту).

Існують іменний коносамент, тобто такий, в якому зазначено ім'я конкретного отримувача вантажу; ордерний коносамент, тобто такий, що надає право відправнику або одержувачу вантажу за цим коносаментом шляхом написання передаточного надпису (іменного або бланкового, тобто без зазначення особи, на користь якої вона зроблена) передавати вантаж іншим третім особам; коносамент на пред'явника, тобто такий, в якому не зазначено конкретного отримувача вантажу.

Коносамент має містити наступні обов'язкові реквізити: найменування судна та перевізника, місце приймання або навантаження вантажу, місце призначення вантажу, найменування відправника, найменування одержувача вантажу або зазначення, що коносамент видано «наказу відправника» або найменування одержувача з зазначенням, що коносамент видано «наказу одержувача», найменування вантажу (із зазначенням його маркування, кількості місць чи кількості маси або об'єму), а в необхідних випадках – дані про зовнішній вигляд, стан і особливі властивості вантажу, фрахт та інші належні перевізнику платежі, час і місце видачі коносаменту, кількість складених примірників коносаменту, підпис капітана або іншого законного представника перевізника.

Тема
Міжнародно-правове регулювання перевезення морем пасажирів. Договір морського круїзу

Мета вивчення

Надати уявлення та сформувати систему знань про сучасні тенденції міжнародно-правового регулювання перевезення морем пасажирів, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також шляхи їх подолання.

Результати навчання

Після лекції здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) аналізувати і синтезувати досягнення науки морського права, представлені у іншомовних джерелах,
- 2) застосувати сучасні інформаційні технології та інформаційні ресурси з міжнародного морського приватного права для розв'язання практичних задач

План лекції

1. Договір морського перевезення пасажирів: поняття, визначення, сфера застосування.
2. Основні нормативно-правові акти щодо договору морського перевезення пасажирів: міжнародні та національні. Сторони договору морського перевезення пасажирів.
3. Форма, підтвердження змісту та наявності договору морського перевезення пасажирів.
4. Суттєві умови договору морського перевезення пасажирів.
5. Договір морського круїзу.

Основний зміст

1. Основні нормативно-правові акти щодо договору морського перевезення пасажирів: міжнародні та національні.

Основним міжнародним документом, який регламентує перевезення пасажирів та їх багажу є Міжнародна Афіїнська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року та Протоколи 1976, 1990 р.р. та 2002 року.

В Україні перевезення пасажирів та їх багажу регламентується також Кодексом торговельного мореплавства України.

2. Договір морського перевезення пасажирів: поняття, визначення, сфера застосування.

Види договорів морського перевезення пасажирів:

- 1) регулярні морські пасажирські перевезення – здійснюють перевезення відповідно до встановленого розкладу, а саме:
 - внутрішні морські пасажирські перевезення;
 - місцеві морські пасажирські перевезення;
 - міжнародні морські пасажирські перевезення;
 - приміські морські пасажирські перевезення.
- 2) нерегулярні морські пасажирські перевезення - здійснюють перевезення у напрямках, встановлених на кожний окремий рейс:
 - рейсові перевезення пасажирів;
 - круїзні перевезення пасажирів;
 - екскурсійні-прогулянкові рейси.

За договором морського перевезення пасажирів перевізник зобов'язується перевезти пасажирів і його каютний багаж у пункт призначення, а в разі здачі пасажиром багажу – також доставити багаж в пункт призначення і видати його уповноваженій на отримання багажу особі;

пасажир повинен сплатити встановлену плату за проїзд, а при здачі багажу – і плату за провезення багажу (ст. 184 КТМ).

Укладання договору про перевезення пасажирів посвідчується квитком, а про здачу пасажиром багажу – багажною квитанцією. Плата за перевезення пасажирів і багажу визначається угодою сторін.

КТМ України передбачає відповідальність перевізника. Так, перевізник відповідає за шкоду, заподіяну внаслідок смерті пасажирів або ушкодження його здоров'я, а також в результаті втрати або пошкодження багажу, якщо подія, внаслідок якої було заподіяно шкоду, сталася під час перевезення і була наслідком вини або недбалості перевізника, його працівників, агентів, які діють у межах своїх службових обов'язків.

Перевезення охоплює час перебування пасажирів та його каютного багажу на судні, час посадки на судно і висадки, а також доставки пасажирів водним шляхом з берега на судно і назад, якщо плата за доставку входить у вартість квитка або якщо судно, що використовується для цього допоміжного перевезення, було надано перевізником.

Перевезення іншого багажу, який не є каютним багажем, охоплює час з моменту прийняття його перевізником, службовцем або агентом перевізника на березі або на борту судна до моменту його видачі перевізником, службовцем або агентом перевізника.

2) Форма, підтвердження змісту та наявності договору морського перевезення пасажирів

Доказом укладання договору морського перевезення пасажирів і сплати вартості проїзду є виданий перевізником квиток. Здача перевізнику багажу засвідчується багажною квитанцією.

Характерні ознаки договору морського перевезення пасажирів:

- 1) предметом договору є дії перевізника з переміщення пасажирів у пункт призначення, а у випадку здачі ним багажу – також з доставки багажу;
- 2) договір є двостороннім, сторонами є перевізник і пасажир. Пасажиром є будь-яка фізична особа, щодо якої здійснюється морське перевезення;
- 3) договір є оплатним, оскільки одна зі сторін договору – пасажир має обов'язок сплатити за проїзд і сплатити за провезення багажу у разі такого перевезення;
- 4) договір є консенсуальним, оскільки вважається укладеним з моменту отримання пасажиром квитка на проїзд;
- 5) за способом укладання – це договір приєднання, оскільки пасажир, купуючи квиток на проїзд, приєднується до умов перевезення, викладених у ньому.

3) Суттєві умови договору морського перевезення пасажирів

Зобов'язання сторін за договором морського перевезення пасажирів:

1) Обов'язки перевізника:

— до початку перевезення привести судно у стан, придатний для плавання і безпечного перевезення пасажирів, завчасно належним чином спорядити його та забезпечити всім необхідним для плавання, укомплектувати екіпажем і утримувати судно в такому стані протягом усього часу морського перевезення пасажирів;

— забезпечити безпеку кожного пасажирів під час посадки на судно, перебування на борту і висадки;

— після відходу судна організувати ознайомлення з правилами користування рятувальними засобами і місцями їх знаходження;

— забезпечити страхування пасажирів від нещасних випадків.

2) Обов'язки пасажирів:

— дотримуватися громадського порядку та знайомитися з правилами користування рятувальними засобами;

— про втрату або пошкодження багажу пасажир повинен направити письмове повідомлення перевізнику або його агенту-

а) у разі явного пошкодження каютного багажу — до або у момент висадки пасажирів;

б) у разі явного пошкодження іншого багажу — до або в момент його видачі;

в) у разі втрати багажу або його пошкодження, яке не є явним, — протягом п'ятнадцяти днів з дня висадки або з дня видачі багажу, чи з того моменту, коли він повинен бути виданий.

3) Права перевізника:

- без попередження замінити, відмінити, затримати або перенести відправлення судна на інший час, здійснити заміну маршруту перевезення, пунктів посадки/висадки пасажирів, якщо ці дії є необхідними внаслідок стихійного лиха, несприятливих метеорологічних і санітарно-епідеміологічних умов у порту відправлення/призначення або по маршруту; для охорони території від заносів і розповсюдження інфекційних захворювань; для виконання вимог влади;

- тимчасово припинити або обмежити попередній продаж квитків;

- зробити висадку пасажирів у найближчому порту заходу, якщо його поведінка на судні зашкоджує безпеці інших пасажирів, екіпажу, судну.

Перевізник має право відмовитися від договору морського перевезення пасажирів при настанні обставин, зазначених у ст. 156 КТМ України.

5) Відповідальність перевізника:

- перевізник відповідає за шкоду, заподіяну внаслідок смерті пасажирів або ушкодження його здоров'я, а також в результаті втрати або пошкодження багажу, якщо подія, внаслідок якої було заподіяно шкоду, сталася під час перевезення і була наслідком вини або недбалості перевізника, його працівників, агентів, які діють у межах своїх службових обов'язків;

- перевізник відповідає за нестачу або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, а також за прострочення в його доставці, якщо не доведе, що нестача, пошкодження або прострочення в доставці сталися не з його вини;

- за втрату або пошкодження каютного багажу перевізник відповідає лише у випадку, якщо пасажир доведе, що втрата або пошкодження сталися внаслідок наміру або необережності перевізника;

- перевізник не відповідає за втрату чи пошкодження грошей, цінних паперів, дорогоцінних металів і виробів з них, коштовностей, прикрас, виробів мистецтва або інших цінностей, за винятком випадків, коли такі цінності були здані на збереження перевізнику, який погодився їх зберігати в безпеці. В останньому випадку перевізник відповідає не вище межі, передбаченої ч. 4 ст. 194 КТМ України;

- якщо перевізник доведе, що вина або недбалість пасажирів стали причиною або сприяли його смерті або ушкодженню здоров'я, втраті або пошкодженню його багажу, суд, що розглядає справу, може звільнити перевізника від відповідальності повністю чи частково.

4) Договір морського круїзу

Договір морського круїзу є різновидом договору морського перевезення пасажирів. Морський круїз — це морська подорож пасажирів з метою відпочинку, що здійснюється, як правило, по замкнутому колу на одному й тому ж судні.

Морські круїзи поділяються на внутрішні (між портами однієї держави) та міжнародні (між портами різних держав). Основними видами міжнародних морських круїзів є кільцеві (із заходом у 7 – 12 портів), в одному напрямку (наприклад, навколо Європи, навколо Скандинавії), кругосвітні і міжконтинентальні.

Закріплення договору морського круїзу в законодавстві на національному рівні знайшло своє відображення, зокрема, у законодавстві Франції та Мадагаскару. В Італії, Бельгії, Швеції, Швейцарії, ФРН, Фінляндії на відносини, що виникають у зв'язку із здійсненням морських круїзів, поширюються правила цивільних кодексів та законів про захист прав споживачів. У країнах колишнього Радянського Союзу до проблеми законодавчого закріплення договору морського круїзу підходять по-різному. Правила, присвячені договору морського круїзу, містяться, наприклад, у Морському кодексі Грузії, КТМ України і КТМ Молдови, КТМ Естонії, КТМ Білорусі.

Відносини між організатором морського круїзу і учасником морського круїзу оформляються, як правило, договором морського круїзу або договором на надання туристських послуг.

Правові відносини, які виникають при оформленні морських круїзів, не збігаються із звичайними договірними відносинами з перевезення пасажирів і багажу, відрізняючись від них суб'єктним складом і колом обов'язків сторін, включаючи суб'єкти й обсяг. Основними відмінностями є такі: сутність морського перевезення зводиться до переміщення пасажирів з одного пункту в інший, сутністю договору морського круїзу є морська подорож і відпочинок.

Морський круїз – спеціально організована колективна морська подорож за певною програмою з наданням його учасникам широкого комплексу послуг (побутового та екскурсійного обслуговування, харчування, культурно-масових розваг, інших послуг, що надаються в залежності від цілей морського круїзу). Такі властивості морського круїзу, як спеціальна організація колективної морської подорожі і заздалегідь обумовлений комплекс послуг, якими користуються учасники морського круїзу, дозволяють відмежувати морський круїз не тільки від перевезення морем індивідуальних пасажирів, але й від організованих груп пасажирів.

Договір морського круїзу є одним із видів туристських договорів відповідно до Міжнародної конвенції щодо контракту на подорожування. За договором морського круїзу туристу (у нашому випадку учаснику морського круїзу) надаються послуги, що підпадають під визначення туристської послуги. Такі послуги задовольняють потребу учасника морського круїзу у подорожі, відпочинку або екскурсії.

У зв'язку із цим законодавство, яке поширює свою дію на туристські договори, має застосовуватися і до договору морського круїзу. Проте договір на надання туристських послуг не враховує всієї специфіки морського круїзу. Тому при реалізації сторонами такого договору своїх прав та при виконанні ними своїх обов'язків виникає багато питань.

Головною відмінністю морського круїзу від туристської подорожі є значущість перевезення для туриста та учасника морського круїзу. Перевезення учасників морського круїзу є істотною умовою договору морського круїзу. Перевезення в інших подорожах – не морських – для туриста не має істотного значення. Для учасника морського круїзу вибір маршруту морського круїзу є визначальним. У морському круїзі додаткові послуги, як правило, включено до вартості морського круїзу. Учасникам морського круїзу не надаються послуги готелів, тому що учасники морського круїзу постійно проживають на борту судна. У морському круїзі тип номерів (кают) та їх розміщення на круїзному судні обумовлені заздалегідь (наприклад, зазначається тип, клас каюти, палуба, місце розташування на судні), і надання інших номерів (кают), відмінних від зазначених у договорі, може розглядатися як порушення правил надання послуг. Надання додаткових туристських послуг туристу, наприклад, із користування спортивними приміщеннями, узгоджується додатково. Додаткові послуги, як правило, до ціни туристських послуг подорожі не входять.

Організатор морського круїзу несе відповідальність за те, що учаснику морського круїзу не були надані ті чи інші послуги, які були обумовлені у договорі з ним.

У сфері організації морських круїзів можна виділити дві групи договірних відносин: перша – договори, які укладаються учасниками морського круїзу з організаторами морського круїзу, другий – договори між організаторами морського круїзу та перевізником.

Договорами, які укладаються між організаторами морського круїзу та перевізником, зазвичай є тайм-чартери. В 1967 р. Інститутом судових брокерів у Лондоні була прийнята проформа «Інчарпасс» (Incharpass), яка є різновидом тайм-чартеру, і яка використовується при фрахтуванні пасажирських суден у тайм-чартер.

Предметом договору морського круїзу є комплекс послуг, вплив яких на учасника круїзу здійснюється за обов'язкової присутності останнього у місці її споживання. Кожен із суб'єктів договору морського круїзу має майновий інтерес, тобто володіє правом на отримання зустрічного задоволення: учасник круїзу отримує узгоджене обслуговування, організатор круїзу – визначену договором грошову суму.

У договорі морського круїзу має бути відображена специфіка цього виду договору і тому при використанні різних форм договору морського круїзу необхідно слідкувати за тим, щоб до тексту договору морського круїзу включалися права та обов'язки учасників морського круїзу, які законодавчо не суперечать установленим правам і обов'язкам.

Будь-який договір морського круїзу має містити: назву та адресу організатора морського круїзу, ім'я і дані учасника морського круїзу, місце і дату початку та закінчення морського круїзу; відомості про морського перевізника і про судно, на якому має перевозитися учасник морського круїзу; інформацію про послуги, які надаються, та їх вартість, про загальну вартість послуг, передбачених договором або спеціальними програмами, права та обов'язки сторін, підстави відповідальності сторін; підстави розірвання та зміни договору морського круїзу; реквізити та підписи сторін.

У спеціальному додатку до договору має наводитися перелік побутових послуг, технічних послуг, екскурсій, культурно-розважальних послуг, які включені і не включені у вартість морського круїзу, страхових і медичних послуг, які можуть бути покриті страховою компанією, перелік медичних установ у місцях стоянок та екскурсій, де можна отримати екстрену медичну допомогу, кліматичні умови в місці проведення морського круїзу.

Аналіз законодавства у сфері регулювання туристської діяльності та у сфері надання туристських послуг, а також огляд судової та арбітражної практики у справах про захист прав споживачів дозволив виявити, що організатор морського круїзу несе відповідальність за надання учаснику морського круїзу неналежної інформації про послуги; за порушення термінів проведення круїзу; за недоліки у виконаній роботі (послузі); за заподіяння шкоди життю та здоров'ю; за не оформлення на учасника круїзу страхового поліса. Крім того, відповідальність організатора морського круїзу має настати й у разі неподання учаснику морського круїзу, зокрема такої інформації: про оформлення візи (якщо обов'язок оформлення лежить на туристі), про порядок проходження митного та прикордонного контролю, про правила заповнення митної декларації; правила ввезення, вивезення валюти; про обов'язкову вакцинацію, терміни її проведення та оформлення міжнародного сертифікату про вакцинацію (коли це потрібно).

Тема Міжнародно-правове регулювання фрахтування суден

Мета вивчення

Надати уявлення та сформуванню систему знань про сучасні тенденції міжнародно-правового регулювання фрахтування суден, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також шляхи їх вирішення.

Результати навчання

Після лекції здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) аналізувати і синтезувати досягнення науки морського права, представлені у іншомовних джерелах
- 2) застосувати сучасні інформаційні технології та інформаційні ресурси з міжнародного морського приватного права для розв'язання практичних задач

План лекції

1. Фрахтування суден: поняття та визначення.
2. Види договорів фрахтування суден. Типові проформи чартерів.
3. Тайм-чартер: поняття, визначення, форма, сторони, суттєві умови.
4. Бербоут-чартер: поняття, визначення, форма, сторони, суттєві умови.
5. Слот-чартер.

Основний зміст

1. Фрахтування суден: поняття та визначення

Фрахтування суден є єдиним інститутом міжнародного приватного права, який не регулюється жодним міжнародно-правовим актом. Натомість положення щодо цього інституту містяться в національних актах. Зокрема, в Україні – в Кодексі торговельного мореплавства.

Фрахтування судна можна розглядати в двох аспектах: по-перше – як процес укладення договору оренди судна, по-друге – безпосередньо як договір оренди судна. Поняття «договір фрахтування» та «чартер» є синонімами.

За договором фрахтування судна судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельного мореплавства на певний час.

Сторонами договору фрахтування судна є *фрахтівник* та *фрахтувальник*. Фрахтівником може бути як власник судна, так і судновласник, який зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику. Фрахтувальник за договором фрахтування приймає судно для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельного мореплавства на певний час.

При укладенні договору фрахтування суден та морських перевезень фрахівник і фрахтувальник повинні узгодити цілий ряд взаємних обов'язків, що стосуються судна, вантажу, портів заходу, порядку розрахунків, оплати фрахту, а також багатьох інших обов'язків.

При цьому необхідно передбачити різні ситуації, які можуть мати місце у майбутньому рейсі. У цілому, при фрахтуванні судна судновласник і фрахтувальник повинні узгодити між собою близько 30 різних істотних умов такого договору, формулювання яких повинні гарантувати їхнє одноманітне тлумачення. Завдання додатково ускладнюється тим, що переговори ведуться, як правило, шляхом поштового листування або по телефону, E-Mail, телетайпу і часто мають бути узгоджені протягом декількох днів або навіть годин.

2. Види договорів фрахтування суден. Типові проформи чартерів

Розрізняють такі види чартерів: рейсовий чартер, тайм-чартер, бербоут-чартер та дімайз-чартер. Застосування того чи іншого виду чартеру залежить від істотних умов та від того, який ступінь ризику на період фрахтування приймає на себе фрахтівник.

Рейсовий чартер у національному праві багатьох країн розуміється як договір морського перевезення вантажу за умови надання під вантаж всього судна або його визначених приміщень. За цим чартером фрахтівник (судновласник) зобов'язується перевезти конкретний вантаж на обумовленому судні за один або кілька рейсів. Фрахтувальник зобов'язується передати цей вантаж судновласнику і сплатити фрахт. Рейсовий чартер фрахтівник укладає від свого імені. Робить він це або сам, або за допомогою послуг посередника – брокера. Рейсовий чартер і договір судновласника з брокером являють собою два юридично самостійних договори.

Тайм-чартер – це договір, згідно з яким одна сторона (судновласник) зобов'язується надати за винагороду іншій стороні (фрахтувальнику) на певний строк судно для обумовлених договором цілей. Більш детально тайм-чартер буде розглянуто нижче.

Правова природа тайм-чартеру розуміється неоднаково. У США, Великій Британії, Німеччині, Хорватії, Сербії та Чорногорії тайм-чартер розглядають як однотипний із рейсовим чартером договір. У Польщі він вважається самостійним договором, що не збігається ані з договором морського перевезення вантажу, ані з майновим наймом. У Франції тайм-чартер розуміють як один із трьох видів договору фрахтування судна. Його компонентами є два елементи: найм судна і найм послуг екіпажу.

Бербоут-чартер передбачає наділення фрахтувальника правом володіння судном і здійснення контролю над ним. Саме фрахтувальник із точки зору всіх практичних цілей розглядається як власник судна протягом терміну дії чартеру. Капітан і судновий екіпаж стають службовцями фрахтувальника, який несе відповідальність за управління, експлуатацію і плавання судна. Обов'язком фрахтувальника є забезпечення судна всіма необхідними запасами споживання, у тому числі водою та мастильними матеріалами. Фрахтувальник несе всі витрати з експлуатації судна, а також усі ризики, що виникають у зв'язку з експлуатацією судна. Більш детально бербоут-чартер буде розглянуто нижче.

Дімайз-чартер – вид чартеру, за яким судновласник передає судно фрахтувальнику на обумовлений термін разом із командою, члени якої стають його службовцями; фрахтувальник приймає на себе всі витрати по судну, включаючи заробітну плату екіпажу, і розплачується із судновласником щомісяця. Фрахтувальник несе також витрати з постачання та ремонту судна. На відміну від тайм-чартеру, де право на рятувальну винагороду належить судновласнику і фрахтівнику в рівних долях, при дімайз-чартері – це право належить тільки фрахтівнику.

Дімайз-чартер відрізняється від бербоут-чартеру тим, що судно здається в оренду без екіпажу, і судновласник ніякої участі в його формуванні не бере.

Велика кількість фрахтових угод і необхідність швидкого документального оформлення зумовило появу типових форм чартерів, що містять у готовому вигляді всі постійні умови договору. Типові форми чартерів отримали назву – проформи чартерів. Проформи дозволяють сторонам при укладенні договору фрахтування посперитися на ту чи іншу стандартну проформу чартеру й обмежитися узгодженням лише його змінних умов: найменування судна і час його подачі під перевезення, рід і кількість вантажу, напрямок перевезення, норми і порядок навантаження-розвантаження, ставка фрахту, найменування відправників і одержувачів вантажу.

Більшість проформ, як стандартних, так і приватних, надруковані у типографський спосіб і містять такі позиції для заповнення, як фрахт, сталійний час, демередж, вантажне обладнання судна, швидкість тощо. До чартеру можуть вноситися додаткові умови та застереження, погоджені сторонами.

3. Тайм-чартер: поняття, визначення, форма, сторони, суттєві умови

Тайм-чартер. Договір фрахтування судна на час є одним із видів договору майнового найму (оренди) – оренди транспортного засобу з екіпажем.

Сторонами договору тайм-чартеру є судновласник і фрахтувальник. Відповідно до ст. 20 КТМ судновласником визнається власник судна або інша особа, що експлуатує його на іншій законній підставі, зокрема на підставі права оренди, господарського відання, оперативного управління, довірчого управління тощо.

Основним обов'язком судновласника за договором тайм-чартеру є надання судна фрахтувальнику. При цьому надання розуміється перш за все як передача фрахтувальнику права користування та права комерційної експлуатації судна від свого імені.

Судно надається фрахтувальнику тимчасово, тобто на обумовлений термін, після закінчення якого фрахтувальник зобов'язаний повернути його судновласнику. Цей термін може виражатися у календарному періоді від декількох місяців до декількох років (іноді до 10 – 15 років) або в часі, необхідному для виконання одного або декількох рейсів.

Зафрахтовані на час судна можуть використовуватися для перевезення як вантажів, так і пасажирів. Для зручності у торговельному мореплавстві використовують стандартні проформи тайм-чартерів, побудовані з урахуванням того вантажу, який буде перевозитися на судні.

Поряд із перевезенням вантажу та перевезенням пасажирів, фрахтування суден у тайм-чартер може відбуватися і для «інших цілей торгового мореплавства», під якими розуміються використання суден для розвідки та розробки мінеральних та інших неживих ресурсів морського дна і його надр, лоцманської і криголамної проводки, рятувальних операцій та інших цілей.

Можливість зафрахтувати судно для інших, ніж перевезення, цілей торгового мореплавства – одна з відмінностей тайм-чартеру від договору морського перевезення вантажу і, зокрема, від договору фрахтування судна на рейс.

Експлуатація зафрахтованого на час судна може здійснюватися тільки з метою торговельного мореплавства. Судно за цим договором не може використовуватися як готель, склад, ресторан. Саме це відрізняє договір фрахтування судна на час від договору майнового найму, передбаченого ЦК України.

4. Бербоут-чартер: поняття, визначення, форма, сторони, суттєві умови

Договір фрахтування судна без екіпажу (бербоут-чартер) – різновид договору фрахтування судна на певний час.

Предметом бербоут-чартеру є передача фрахтувальнику судна на час без надання послуг екіпажу. Внаслідок такої передачі до фрахтувальника переходять правомочності користування та володіння судном (останнє він здійснює через підпорядкований йому в усіх відношеннях екіпаж). Більше того, якщо зафрахтоване в бербоут-чартер судно використовується для перевезення вантажу – то і правомочність володіння вантажем на той час, протягом якого він знаходиться на судні, переходить до фрахтувальника. За бербоут-чартером судно надається фрахтувальнику як плавуча споруда, яка використовується з метою торговельного мореплавства.

Так само, як і з тайм-чартером, при фрахтуванні судна в бербоут-чартер судновласник зобов'язується надати судно фрахтувальнику за обумовлену плату на певний строк. Отже, бербоут-чартер – це договір консенсуальний, відплатний, строковий.

У правовому регулюванні певних відносин за тайм-чартером і бербоут-чартером багато спільного, тому законодавець навіть не виділив ці договори в КТМ, окрім ст. 203 КТМ. Всі правила, передбачені ст.ст. 204 – 214 КТМ, застосовуються як до тайм-чартеру, так і до бербоут-чартеру. Це стосується форми договорів (ст. 204 КТМ); укладення договорів суборенди (ст. 206); відповідальності за збитки, викликані рятуванням, пошкодженням або загибеллю судна (ст. 211) тощо.

5. Слот-чартер

Слот-чартер - це договір, за яким одна сторона (замовник), за плату орендує певну кількість контейнеровместимості (слотів) на контейнеровозі, а інша сторона (перевізник) зобов'язана надати для перевезення вантажів в контейнерах місце на судні. Договір носить довгостроковий характер, є консенсуальним і відплатним.

Слот-чартер, з притаманними тільки йому особливостями, є унікальним чартером, який за визначенням ВІМСО не є ні тайм-чартером, ні рейсовим чартером. Слот-чартеру притаманні риси цих обох чартерів, тому його ще можна назвати гібридом цих видів чартерів. На відміну від тайм-чартеру, за яким фрахтується все судно, по слот-чартеру фрахтується тільки певна кількість контейнеровместимості (слотів), хоча і на певний час. На відміну від рейсового чартеру, фрахтувальник за слот-чартери не фрахтує судно на рейс, а фрахтує на час тільки певну кількість контейнеровместимості (слотів).

Особливістю правовідносин, пов'язаних з даними чартером, є наявність, як правило, трьох сторін: судновласника, фрахтувальника слотів і вантажовласника.

Якщо визначення судновласника і вантажовласника не викликають труднощів, то фрахтувальників слотів необхідно позначити. Так, у фрахтування слотів зацікавлені:

- великі океанські лінійні перевізники, які не володіють власними малотоннажними контейнеровозами для фідерного обслуговування аут-портів або обсяг перевезень робить економічно недоцільним постановку власного судна для таких перевезень, океанський перевізник укладає слот-чартерну угоду з місцевими лінійними операторами на необхідну йому кількість місткості морських лінійних судів. Прикладом такої угоди є слот-чартер, укладений між Maersk Line та Harag-Lloyd AG ("HLAG").

- великі лінійні компанії, які для ефективної організації лінійного судноплавства на океанських лініях "обмінюються слотами" шляхом укладення угоди про взаємне надання місткості один одному на умовах слот-чартеру. Взаємне надання місткості суден на основі слот-чартеру дозволяє кожному лінійному оператору багаторазово збільшити частоту відправок вантажів без залучення додаткового тоннажу і використовувати економічні вигоди експлуатації великотоннажних суден без необхідності збільшення обсягу залученого вантажопотоку.

- великі експедиторські компанії, що концентрують значний контейнеропоток на певному океанському або морському напрямках - перевезення контейнерів в орендованій по слот-чартеру місткості значно дешевше, ніж перевезення по звичайним лінійним тарифами. Прикладом може бути слот-чартер CMA CGM і CP Ships.

Тема

Обмеження відповідальності судновласника у міжнародному морському приватному праві

Мета вивчення

Надати уявлення та сформувати систему знань про сучасні тенденції розвитку правового регулювання обмеження відповідальності судновласника у міжнародному морському приватному праві, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також можливі шляхи їх вирішення

Результати навчання

Після лекції здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) аналізувати і синтезувати досягнення науки морського права, представлені у іншомовних джерелах
- 2) застосувати сучасні інформаційні технології та інформаційні ресурси з міжнародного морського приватного права для розв'язання практичних задач

План лекції

1. Історична генеза інституту обмеження відповідальності судновласника
2. Законодавство про обмеження відповідальності судновласника.
3. Особи, що мають право на обмеження відповідальності.
4. Вимоги, за якими відповідальність судновласника може бути обмежена.
5. Межі відповідальності судновласника.

Основний зміст

1. *Історична генеза інституту обмеження відповідальності судновласника*

Здійснення торговельного мореплавства завжди було пов'язано з наявністю певного ризику: ушкодження, знищення, втрати майна, що перевозиться, заподіяння шкоди життю і здоров'ю людей. На початковому етапі розвитку торгового мореплавства цей ризик обумовлювався відносною незахищеністю морських суден від руйнівної дії природних явищ, недосконалістю засобів управління і навігації, впливом людського фактору.

Виняткова роль морського транспорту в розвитку міжнародної торгівлі з одного боку, наявність значних ризиків, пов'язаних із здійсненням торгового мореплавства, з іншого, були однією з основних причин появи інституту обмеження цивільно-правової відповідальності судновласників, як ефективного механізму правового захисту та стимулювання розвитку даного виду діяльності.

Вперше право судновласника обмежити свою відповідальність виникло в звичаях південноєвропейських і західноєвропейських торгових центрів - Амальфі, Генуї, Валенсії, Барселони. Дане право, представляло собою привілей власника судна (патрона), яка давала йому право відповідати за своїми зобов'язаннями, а також за зобов'язаннями, що випливають з діяльності екіпажу, тільки своїм майном, яке він довірив ризику і небезпеці, пов'язаних з морським судноплавством. У цей період майно судновласника було розділене на два види: відокремлений морське майно (*fortune de mer* - ввірене морю) і майно берегове (*fortune de terre*). Саме майном довіреним морю, що складається з судна, і відповідав судновласник за своїми зобов'язаннями.

Це поділ зумовило формування правил про загальний обмеження відповідальності судновласника, правова природа якого, на думку ряду зарубіжних авторів, полягає в обмеженні відповідальності судновласника як перевізника і як особи, яка несе відповідальність за сукупним

кількістю зобов'язань (вимог) по відшкодуванню збитку, які можуть бути висунуті проти нього за дане перевезення.

В іноземній літературі згадується, що вже на самому початку торгового мореплавання в Італії, в XI столітті, була очевидна значимість цього виду діяльності, а незвично ризикована природа морського підприємства викликала необхідність у стимулюванні, може бути навіть в деякому сенсі «натхненні», людей для заняття таким ремеслом. Вже тоді було зрозуміло, що судновласник міг втратити значно більше, ніж він вклав в морське підприємство, при наявності своєї повної відповідальності. Таким чином, право судновласника обмежити свою відповідальність своїм морським майном стало компромісом між учасниками морського підприємства. Причини обмеження відповідальності судновласника.

«Французька» система обмеження відповідальності. Ордонанс короля Луї XIV діяв у французькому праві два століття і сприяв становленню «французької морської доктрини» щодо інституту обмеження відповідальності, запозичені з раннього середньовіччя принцип *fortune de mer*, тобто відповідальність судновласника була можлива тільки в межах майна, довіреного морю (*marine estate*). Сформований під впливом згаданого Ордонансу інститут обмеження відповідальності, заснований на системі абандону, отримав найменування «французької» системи обмеження відповідальності.

«Німецька» система обмеження відповідальності. У Німеччині в кінці XIX століття з'явилася інша система обмеження відповідальності, яка також базувалася на принципі обмеження відповідальності судновласника майном, довіреним морю, але мала дві принципові відмінності. По-перше, відповідно до положень Німецького торгового уложення 1861 г. (*Handelsgesetzbuch 1861*) судновласник несе відповідальність за дії капітана або команди судна, якими завдано збитків, в межах вартості судна і фрахту. По-друге, відповідальність судновласника обмежується автоматично. «Французька» ж система абандона надавала судновласнику право нести обмежену відповідальність шляхом відмови від судна, як майна, довіреного морю, на користь кредитора, або нести відповідальність всім своїм майном. Таким чином, німецька система, іменована в іноземній літературі ексекутивністю системою - «*execution-system*», а у вітчизняній літературі - вартісної або «німецької» системою, кілька віддалилася від концепції *poxae deditio* і системи абандону.

«Англійська» система обмеження відповідальності. На початку XIX століття в Англії був створений інститут обмеження відповідальності. У 1854 р приймається новий закон - Закон про торговельне мореплавство (*The Merchant Shipping Act 1854*). Цей Закон містив правила, згідно з якими власники морських судів у випадках:

- смерті або заподіяння шкоди здоров'ю особі, що перевозиться на судні;
- пошкодження вантажу, що перевозиться на судні;
- смерті або заподіяння шкоди здоров'ю особі, що перевозиться на судні іншому, ніж винному (через неналежну навігації) в заподіянні такої шкоди;
- пошкодження інших судів або вантажів, що перевозяться на таких судах, при відсутності своєї безпосередньої провини або причетності несуть відповідальність в межах вартості судна і фрахту, сплаченого або підлягає сплаті, при цьому вартість судна розраховується виходячи з суми в 15 фунтів на кожну реєстрову тонну

2. Законодавство про обмеження відповідальності судновласника

Нормативно-правові акти щодо обмеження відповідальності можна поділити на дві групи – перша – охоплює нормативні акти, що безпосередньо регулюють обмеження відповідальності, друга – містить норми щодо обмеження відповідальності окремими положеннями. За рівнем правового регулювання можуть бути міжнародними і національними.

До міжнародних конвенцій щодо обмеження відповідальності відносяться Міжнародна конвенція, що відноситься до обмеження відповідальності судновласника морського судна 1954 р., Міжнародна конвенція щодо обмеження відповідальності по морським вимоги 1976 г. (*the International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims. 1976*). Більшість країн є учасниками зазначених конвенцій. Виняток становлять США, Китай та Італія. Міжнародні конвенції, про які йде мова, як критерій обмеження відповідальності приймають тоннаж введеного судна. Країни, що не приєдналися до

міжнародних конвенцій, в якості вихідної бази визначення критерію обмеження відповідальності керуються практикою, яка використовується в США.

Норми, щодо обмеження відповідальності судновласника також містять наступні конвенції:

1. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р.
2. Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 р.
3. Конвенція про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів 2009 р.
4. Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 р
5. Міжнародна конвенція про створення Міжнародного фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою (Доповнення до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 року) 1992 р.
6. Протокол про створення додаткового компенсаційного фонду. Новий протокол створенні додаткового фонду покращує міжнародного режиму компенсації жертвам забруднення нафтою з танкерів, вступив в силу на міжнародному рівні в березні 2005 року.

3. Особи, що мають право на обмеження відповідальності

Згідно з доктриною, властивою іноземному праву, стосовно для морського приватного права підставами виникнення зобов'язань є договори (contracts) і делікти (torts) і, отже, відповідальність за цими зобов'язаннями носитиме договірний і позадоговірні характер.

Залежно від характеру відповідальності, буде визначатися коло осіб, які мають право її обмежити. Аналіз міжнародних договорів дозволяє обмежити відповідальність наступним особам:

1. перевізник
2. службовці перевізника або його агенти, а також інші особи, за дії якого несе відповідальність судновласник
3. власник споруджуваного судна
4. фрахтувальник по тайм-чартеру і по бербоут-чартеру
5. оператор (менеджер) судна
6. рятувальники
7. лоцмани
8. страховики
9. судно за позовами in rem
10. морські виконавці відповідно до Роттердамських правил

4. Вимоги, за якими відповідальність судновласника може бути обмежена

Вимоги, за якими відповідальність судновласника може бути обмежена містяться у міжнародних конвенціях та КТМ України. До таких вимог відносяться:

1. вимоги, пов'язані зі смертю або тілесним пошкодженням або з втратою або пошкодженням майна (включаючи пошкодження портових споруд, водних басейнів, судноплавних шляхів і засобів навігаційної обстановки), що відбулися на борту судна або в прямому зв'язку з його експлуатацією або з операціями по порятунку, а також вимоги щодо будь-якого виник внаслідок цього подальшого збитку;
2. вимоги щодо шкоди, яка стала результатом затримки в перевезенні морем вантажу, пасажирів або їх багажу;
3. вимоги щодо іншого збитку, який став результатом порушення будь-яких прав, що виникли не з договору, і що сталося в прямому зв'язку з експлуатацією судна або операціями по порятунку;
4. вимоги щодо підйому, видалення, знищення або знешкодження судна, яке затонуло, перетворилося в уламки, сіло на мілину або покинуто, включаючи все, що знаходиться або знаходилося на борту такого судна;
5. вимоги щодо видалення, знищення або знешкодження вантажу судна;

6. вимоги особи, іншого ніж особа, відповідальна за шкоду, викликані заходами, вжитими для запобігання або зменшення збитку, щодо якого відповідальна особа може обмежити свою відповідальність відповідно до цієї Конвенції, і подальшим шкодою, завданою такими заходами.

5. Межі відповідальності судновласника

Щодо кожної морської вимоги існують свої межі відповідальності судновласника. Ці межі встановлені відповідними конвенціями. Межі відповідальності у міжнародних конвенціях і КТМ України визначені у розрахункових одиницях. Розрахункова одиниця є умовною або штучна одиницею — одиницею спеціального права запозичення, що визначена Міжнародним валютним фондом.

Відповідно до статті 9 КТМ України визначені суми переводяться в національну валюту України за офіційним курсом цієї валюти до одиниці «спеціального права запозичення», що публікується Національним банком України на день створення обмежувального фонду, а якщо обмежувальний фонд не створюється — на день здійснення платежу.

Судновласник відповідає за своїми зобов'язаннями майном, що йому належить, на яке згідно з чинним законодавством України може бути звернено стягнення.

Вартість майна судновласника складається з таких елементів: вартості судна; належних власникові із цього судна внесків по загальній аварії; належного йому відшкодування за завдані судну після початку рейсу і ще не відновлені пошкодження; плати за перевезення вантажів, пасажирів та їх багажу, які знаходилися на судні в момент виникнення підстави для вимоги.

Головною складовою вартості майна судновласника є вартість судна. У зв'язку із цим особливого значення набуває момент, в який вартість судна повинна визначатися. В усіх випадках зіткнення, аварії чи іншої події (наприклад, пошкодження знарядь промислового лову, портових та інших споруд, забруднення моря, узбережжя нафтою, радіоактивними або хімічними речовинами тощо) вартість судна визначається в момент першого після події заходу судна в порт.

Аналогічно визначається вартість судна, якщо сталася не одна, а дві взаємозалежні події або більше (наприклад, у результаті зіткнення суден на одному з них стався вибух, яким були пошкоджені причальні споруди).

Тема Міжнародно-правове регулювання рятування на морі

Мета вивчення

Надати уявлення та сформувати систему знань про міжнародно-правове регулювання рятування на морі, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також можливі шляхи їх вирішення

Результати навчання

Після лекції здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) аналізувати і синтезувати досягнення науки морського права, представлені у іншомовних джерелах
- 2) застосувати сучасні інформаційні технології та інформаційні ресурси з міжнародного морського приватного права для розв'язання практичних задач

План лекції

1. Міжнародні нормативно-правові акти щодо рятування на морі.
2. Договір рятування.
3. Визначення розміру винагороди за рятування.
4. Компенсація Scoric clause при рятуванні.

Основний зміст

1. Міжнародні нормативно-правові акти щодо рятування на морі

Рятування майна та людей на морі регулюється Міжнародною конвенцією про об'єднання деяких правил щодо надання допомоги та рятування на морі 1910 р., Протоколом до Міжнародної конвенції про об'єднання деяких правил щодо надання допомоги та рятування на морі 1967 р., Міжнародною конвенцією про пошук та рятування на морі 1979 р., Міжнародною конвенцією про рятування 1989 р.

В Україні регулювання питань з рятування майна та людей на морі здійснюється відповідно до КТМ України, Закону України «Про аварійно-рятувальні служби» 1999 р. та підзаконними нормативно-правовими актами.

2. Договір рятування

У теперішній час більшість операцій з рятування майна на морі здійснюється за спеціальними договорами. У багатьох країнах є одна або кілька типових проформа таких договорів. Більшість судновласників використовують договір за формою Ллойда, остання редакція якого була прийнята у 2000 р., у Скандинавських країнах – договір Швіцера тощо. Україна також має стандартну типову форму договору рятування, рекомендовану Торгово-промисловою палатою України, а також проформу, розроблену та затверджену наказом «Про затвердження нормативних актів із пошуку і рятування на морі», прийняту Міністерством транспорту у 2002 р.

Головною особливістю більшості цих договорів є те, що рятівник бере на себе обов'язок виконувати всі необхідні операції з рятування, не будучи заздалегідь упевненим в остаточному результаті. Основною умовою договорів рятування є умова – не має порятунку – не має винагороди. Якщо такі послуги рятівника завершуються успіхом, то він отримує право на винагороду, яка може бути обумовлена сторонами заздалегідь, але частіше за все визначається судово-арбітражним органом. Договір, у якому не вказано розмір винагороди, прийнято називати відкритим рятувальним договором.

Рятівникам надається право користуватися механізмами, ланцюгами, якорями та іншими пристроями, що знаходяться на судні, яке вони рятують. Однак дії з використання зазначеного майна рятівники повинні погоджувати з капітаном аварійного судна, для того, щоб не спричинити завдання ушкоджень майну, яке рятується.

Домігшись успіху в рятувальній операції, рятівники можуть вимагати через судово-арбітражні органи задоволення своїх вимог у певному розмірі. За необхідності рятівники можуть звернутися до капітана порту або до суду з проханням затримати в порту врятоване судно для того, щоб судовласник врятованого судна забезпечив вимогу рятівників.

У разі, якщо договір рятування зовсім не укладається (наприклад, при рятуванні судна без екіпажу) або сторони обмежуються лише угодою про сам факт прийняття послуг рятівників, то всі наслідки рятування, якщо воно виявиться успішним, регулюються на підставі норм міжнародного або відповідного національного права, без будь-яких відхилень.

3. *Визначення розміру винагороди за рятування*

Винагорода за спасіння складається із декількох частин: оплати послуг рятівників; витрат, здійснених в цілях рятування; плати за зберігання врятованого майна. Однак на практиці найчастіше визначається єдина сума винагороди, без диференціації на складові. При цьому завжди дотримується головна умова, щоб сума винагороди не перевищувала вартості врятованого майна.

Вартість врятованого майна визнається сума його оцінки, а якщо майно було продано, то сума, виручена від його продажу, за винятком в обох випадках встановлених зборів і мита, а також витрат за вивантаження, зберігання та здійснення оцінки або продажу майна. Оцінка врятованого майна здійснюється у найближчому порту.

У тих випадках, коли розмір винагороди за порятунок визначається судово-арбітражним органом, оскільки сторони не досягли згоди із цього питання або не прагнули його досягти, враховуються всі фактичні обставини, які можуть так чи інакше вплинути на розмір винагороди.

У першу чергу враховуються наявність і ступінь небезпеки для людей, екіпажу та вантажу на аварійному судні. Наявність небезпеки для людських життів на борту аварійного судна розглядається як обставина, яка істотно збільшує цінність послуг рятівників. Розмір винагороди безпосередньо залежить від ступеня небезпеки для судна і вантажу. Небезпека для судна і вантажу може складатися із загрози загибелі, загрози серйозних ушкоджень, загрози незначних ушкоджень та можливості отримання інших збитків.

Суд або арбітраж враховують також ризик, якому піддаються самі рятівники. Чим вищим є цей ризик, тим більшим є розмір винагороди. Разом з тим враховується не ризик взагалі, а конкретний, цілеспрямований ризик, який є складовою частиною певного методу проведення рятувальної операції.

Ризик звичайно прийнято поділяти на особистий і майновий. Ризик першого виду оцінюється особливо високо.

При оцінці результату рятування особлива увага приділяється ступеню успіху рятівників, який поділяється на: 1) повний, коли врятовано все аварійне майно; 2) частковий (врятована тільки частина майна); 3) внесок в успіх, коли рятівниками зроблено щось корисне для аварійного майна, що сприяло кінцевому порятунку (наприклад, буксирування аварійного судна на визначену відстань з передачею його іншому буксирувальнику).

Судово-арбітражні органи аналізують характер і кількість праці, витраченої рятівниками на проведення операції, і виявляють ступінь прояву ними особливого досвіду і майстерності. Якщо заслуги такого роду буде встановлено, що зазвичай призводить до скорочення часу операцій, здешевлення послуг та більш ефективної ліквідації небезпеки, то рятівники набувають право на підвищений розмір винагороди. Однак у випадках, коли для виконання нескладних операцій рятівники здійснили надзвичайні зусилля, оскільки вони не володіли звичайним досвідом і знаннями, суд або арбітраж не збільшує розмір винагороди.

При визначенні розміру винагороди враховується і час, витрачений на рятування. Час, як відомо, є мірою праці, тому тривалі та трудомісткі операції винагороджуються більш високою сумою, ніж короткострокові та легкі.

Особлива увага приділяється витратам і збиткам рятівників, понесеним під час і внаслідок рятування. Оскільки витрати та збитки входять до складу винагороди, то чим більшим є їхній розмір, тим більшою є винагорода. Однак враховуються не всі витрати та збитки рятівників, а лише неминучі і доцільні. До витрат належать вартість тросів, гаків, скоб, понтонів, насосів та іншого майна, пошкодженого або повністю використаного в процесі здійснення операції. Сюди ж включаються витрати на утримання судна-рятівника під час операції і вимушеного простою, витрати рятівників на зберігання врятованого майна до передачі його власнику тощо.

4. Компенсація Scopic clause при рятуванні

Однією з причин перегляду Конвенції про рятування 1910 р. було те, що при рятувальних операціях щодо суден, які самі або їх вантаж створювали загрозу заподіяння шкоди навколишньому середовищу, рятівники не тільки не могли отримати рятувальну винагороду з огляду на загальний принцип «немає порятунку – немає винагороди», але й не могли компенсувати свої витрати, оскільки рятівник діє на свій страх і ризик. Стаття 14 Конвенції про рятування 1989 р. містить відступ від зазначеного принципу. Згідно з цією статтею, якщо при рятуванні суден, які самі або їх вантаж створювали загрозу заподіяння шкоди навколишньому середовищу, рятівник не зміг заробити винагороду, то він має право на отримання від власника судна спеціальної компенсації, яка дорівнює вартості своїх витрат розміром від 30 до 100 %. Цими витратами є фактичні витрати, понесені розумно рятівником при здійсненні рятівної операції, і справедлива плата за устаткування і персонал, фактично і розумно використані у ході рятівної операції з урахуванням таких критеріїв як швидкість надання послуг, наявність і використання суден або іншого обладнання, призначеного для рятування; перебування у готовності обладнання рятівника, ефективність та вартість такого обладнання.

Таким чином, право на отримання спеціальної компенсації у рятівника виникає за наявності таких обставин:

- а) рятувальна операція здійснена стосовно до судна, яке саме по собі або його вантаж створювали загрозу заподіяння шкоди навколишньому середовищу;
- б) рятівник не зміг заробити винагороду, принаймні рівну спеціальній компенсації.

Обов'язок зі сплати спеціальної компенсації несе виключно власник судна, яке перебувало в небезпеці, і спеціальна компенсація (як виняток із загального правила, згідно з яким витрати на рятування визнаються загальною аварією) не визнається загально аварійними витратами.

У випадку, якщо за наявності зазначених обставин рятівник запобіг або зменшив шкоду навколишньому середовищу в результаті проведеної ним рятувальної операції, спеціальна компенсація може бути збільшена максимум до 30% понесених ним витрат. Суд, арбітражний суд або третейський суд може з урахуванням відповідних критеріїв, якщо він визнає це справедливим і розумним, збільшити таку спеціальну компенсацію, однак загальне збільшення не може перевищувати 100% понесених рятівником витрат.

Спеціальна компенсація виплачується тільки в тому випадку і в такому розмірі, в яких така компенсація перевищує будь-яку винагороду, яка може бути отримана рятівником.

У випадку, якщо рятівник проявив недбалість і внаслідок цього не зміг запобігти або зменшити шкоду навколишньому середовищу, він може бути повністю або частково позбавлений спеціальної компенсації. Мова йде про вину у формі необережності.

Україна імпліментувала положення Конвенції у своє національне законодавство ще до вступу в силу цієї конвенції (КТМ України набув чинності 12 липня 1995 р.). На міжнародному рівні в стандартний контракт Ллойда 1990 р. про рятування вже було включено відсилання до ст. 14 Конвенції 1989 р.

Тема

Приватно-правова відповідальність за забруднення морського середовища з суден

Мета вивчення

Надати уявлення та сформуванню систему знань про приватно-правову відповідальність за забруднення морського середовища з суден, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також можливі шляхи їх вирішення

Результати навчання

Після лекції здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) аналізувати і синтезувати досягнення науки морського права, представлені у іншомовних джерелах
- 2) застосувати сучасні інформаційні технології та інформаційні ресурси з міжнародного морського приватного права для розв'язання практичних задач

План

1. Поняття забруднення морського середовища та його види.
2. Основні нормативно-правові акти щодо відповідальності за забруднення морського середовища: міжнародні та національні.
3. Відповідальність за забруднення морського середовища
4. Міжнародний фонд для компенсації шкоди від забруднення нафтою

Основний зміст

1. Поняття забруднення морського середовища та його види

Визначення поняття «забруднення морського середовища» розроблено Об'єднаною групою експертів з наукових аспектів забруднення моря (ГЕСАМП), підтримане Міжурядовою океанографічною комісією (1967) і прийнято Конференцією ООН з проблем навколишнього середовища (1972). Під забрудненням моря розуміється «введення людиною прямо чи опосередковано речовин або енергії в морське середовище (включаючи естуарії), що тягнуть такі шкідливі наслідки, як збиток живим ресурсам, небезпека для здоров'я людей, перешкоди в морській діяльності, включаючи рибальство, погіршення якості морської води та зменшення її корисних властивостей».

Зазначене доктринальне визначення включено до ч. 4 п. 1 ст. 1 Конвенції ООН з морського права 1982 р., і тим самим воно набуло нормативного характеру. Однак, у визначенні, яке міститься у Конвенції 1982 р., є ряд доповнень не тільки редакційного характеру, але й таких, які у своїй сукупності приводять до розширення його змісту із сфери застосування. Згідно із цим визначенням під забрудненням морського середовища розуміється «привнесення людиною, прямо чи опосередковано, речовин або енергії в морське середовище (включаючи естуарії), що призводить до таких згубних наслідків, як шкода живим ресурсам, небезпека для здоров'я людини, створення перешкод для діяльності на морі, у тому числі рибальства, зниження якості використовуваної морської води та погіршення умов відпочинку».

Перш за все, забруднення розуміється як дія, яка спричинила згубні наслідки, тобто така дія чи така ситуація, яка виникла в результаті людської діяльності і яка «може призвести до таких згубних наслідків». Тобто забрудненням визнається очікуєме або неминуєме настання шкідливого результату і наявність небезпеки забруднення. Таким чином, мається можливість для прийняття превентивних заходів до початку забруднення, наприклад, якщо в результаті аварії судна, його посадки на мілину або іншого інциденту створюється небезпека нанесення шкоди морському середовищу. Заходи для запобігання приймаються й у випадку наявності доказів того, що порушення можуть бути потенційним джерелом серйозного забруднення, якщо не буде вчасно вжито запобіжних дій.

Об'єктами шкідливого впливу в морі є не тільки живі ресурси, але й «життя у морі». Таким чином, до сфери дії визначення включаються всі зміни в нормальному стані морського середовища, які стосуються біологічних процесів і явищ, що у ньому відбуваються.

Поняття «згубних наслідків» охоплює забруднення, яке може завдати шкоди також судноплавству, морському сполученню, експлуатації мінеральних багатств і морських джерел енергії, науковим океанографічним дослідженням, охороні археологічних та історичних об'єктів тощо.

Загалом виокремлюють такі джерела забруднення морського середовища, які потребують правового регулювання:

- 1) джерела, які знаходяться на суші;
- 2) судноплавство (викиди із суден у результаті нормальної експлуатації чи морської аварії);
- 3) розвідка чи розробка морського дна у межах національної юрисдикції і в міжнародному районі;
- 4) захоронення відходів;
- 5) забруднення через атмосферу чи з неї.

2. Основні нормативно-правові акти щодо відповідальності за забруднення морського середовища: міжнародні та національні

Міжнародно-правове регулювання охорони морського середовища від забруднення включає наявність норм як публічно-правових, так і приватноправових. До публічно-правових норм відносяться норми, що стосуються обов'язку держав і суден дотримуватися певних технічних норм і стандартів.

Забруднення із суден, особливо нафтою, вважається найбільш постійним джерелом забруднення. Саме тому першою багатосторонньою угодою у цій галузі була Міжнародна конвенція із запобігання забруднення моря нафтою 1954 р. Тривалий час ця Конвенція була єдиною багатосторонньою угодою у цій сфері. Ця Конвенція з поправками 1962, 1969 та 1971 рр. діяла до вступу в силу Міжнародної конвенції з попередження забруднення із суден (МАРПОЛ), прийнятої в 1973 р. Конвенція МАРПОЛ є публічно-правовою конвенцією, що встановлює певні вимоги щодо суден та викидів із суден у море.

До приватноправових норм належать: 1) норми про відповідальність за збиток від забруднення морського середовища; 2) норми, які регламентують питання страхування відповідальності від забруднення, затримання та арешт суден у випадку забруднення морського середовища, рятування від забруднення. Ці норми містяться у таких конвенціях: Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою, Конвенція про створення Міжнародного фонду для компенсації шкоди від забруднення нафтою, Міжнародна конвенція про відповідальність та компенсацію збитків у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 р., Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом 2001 р., Віденська конвенція про цивільну відповідальність за ядерну шкоду від 21 травня 1963 р. (надалі іменується «Віденська конвенція»), Конвенція про цивільну відповідальність у галузі морських перевезень ядерних матеріалів 1971 р. У сукупності ці норми становлять міжнародно-правовий механізм охорони морського середовища від забруднення, у тому числі із суден.

3. Відповідальність за забруднення морського середовища нафтою

Кожна конвенція сама встановлює суб'єкта відповідальності за забруднення із суден. Відповідальність несе власник судна або судовласник, що є особою, яка володіє судном на законній підставі.

Кожна конвенція сама встановлює межі відповідальності судна за забруднення. Межі відповідальності у міжнародних конвенціях визначені у розрахункових одиницях. Розрахункова одиниця є умовною або штучною одиницею — одиницею спеціального права запозичення та визначена Міжнародним валютним фондом.

4. Міжнародний фонд для компенсації шкоди від забруднення нафтою

Міжнародний фонд для компенсації шкоди від забруднення нафтою було створено в 1979 р. на підставі Конвенції 1969 р. та Конвенції про його створення, яку було прийнято в Брюсселі в 1971 р. і яка вступила в силу в 1978 р. Конвенцію про фонд було прийнято з метою створити додаткове джерело

коштів для компенсації шкоди від забруднення нафтою із суден, коли цей збиток не може бути покритий шляхом покладання відповідальності на судновласника. Фонд відшкодовує збиток від забруднення нафтою у тих випадках, коли збиток за розмірами перевищує межі відповідальності судновласника, встановлені у Конвенції 1969 р. та Протоколах про зміну Конвенції або коли судновласник на підставі Конвенції 1969 р. взагалі звільняється від відповідальності за шкоду від забруднення нафтою (наприклад, коли аварія танкера сталася через стихійне лихо виняткового характеру. Загальний розмір сум, що виплачуються внаслідок одного інциденту всім потерпілим (на підставі Конвенції 1969 р.) та Фондом (на підставі Конвенції 1971 р.), не повинен перевищувати 675 млн умовних золотих франків (близько 54 млн долл. США).

Кошти Фонду утворюються за рахунок внесків одержувачів сирової нафти і мазуту, які перевозяться морем (фірм, компаній, організацій тощо). Фонд являє собою міжнародну урядову організацію. Її членами є держави-учасниці Конвенції про фонд 1971 р., які є учасниками Конвенції 1969 р. та Протоколів до неї. У 1984 р. одночасно з переглядом Конвенції 1969 р. було прийнято Протокол про зміну Конвенції про фонд 1971 р., яка передбачає збільшення розмірів компенсації, що виплачується Фондом потерпілим.

Усвідомлюючи загострення проблеми забруднення морського середовища державами укладаються й інші договори та конвенції – універсальні та регіональні. До них належать Конвенція з морського права 1982 р., Конвенція з попередження забруднення моря скиданням відходів та інших матеріалів 1972 р., Міжнародна конвенція із запобігання забруднення із суден 1973 р. з Протоколом 1978 р. (МАРПОЛ 73/78), Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за забруднення нафтою 1992 р., Міжнародна конвенція створення міжнародного фонду для компенсації шкоди від забруднення нафтою 1992 р., Міжнародна конвенція про відповідальність та компенсацію збитків у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 р., Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом 2001 р.

Тема

Діяльність Міжнародного фонду з компенсації збитків від забруднення морського середовища нафтою 1992 р.

Мета вивчення

Надати уявлення та сформуванню систему знань про діяльність Міжнародного фонду з компенсації збитків від забруднення морського середовища нафтою, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також можливі шляхи їх вирішення

Результати навчання

Після лекції здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) аналізувати і синтезувати досягнення науки морського права, представлені у іншомовних джерелах
- 2) застосувати сучасні інформаційні технології та інформаційні ресурси з міжнародного морського приватного права для розв'язання практичних задач

План

1. Історія створення Фонду з компенсації від забруднення морського середовища 1992
2. Структура фонду та органи управління
3. Правова основа режиму компенсації. Розмір компенсації, інциденти, збиток від яких підлягає компенсації
4. Вимоги щодо виплати компенсації. Претензії та позови. Строки позовної давності
5. Особливості окремих видів претензій

Основний зміст

1. Історія створення Фонду з компенсації від забруднення морського середовища 1992

Після випадку з танкером «Торрі Кеньон» ИМКО (Міжурядова морська консультативна організація) почала вивчати можливість укладення широкого міжнародного угоди. Підписала таку угоду країна, узбережжі або територіальні води якої зазнали б забруднення, отримувала офіційного статусу в комісії з розслідування обставин викликала забруднення аварії і, крім того, могла в рамках міжнародного права вжити відповідних заходів щодо захисту свого узбережжя від загрози забруднення з суден, що перебувають поза меж її територіальних вод (навіть якби такі заходи завдали шкоди інтересам приватних осіб і компаній або уряду країни, під прапором якої плаває судно).

ИМКО також розглядала питання обов'язкового внесення судновласниками і фрахтівниками спеціальних страхових сум на випадок забруднення моря їх судами та можливої відповідальності таких осіб і компаній перед окремими країнами і приватними особами, побічно постраждалими від подібного забруднення (наприклад, власниками пляжів, залитих нафтою).

В результаті спільної роботи ІМО і ММК (Міжнародного морського комітету - неурядової міжнародної Організації, що має консультативний статус в ІМО) був підготовлений проект Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою. На Брюссельській конференції 29 листопада 1969 р конвенція була прийнята. Конвенція про цивільну відповідальність вступила чинності 19 червня 1975 року і її учасниками є понад 100 держав.

2. Структура Фонду 1992 та органи управління

Для виконання основної мети Конвенції про Фонд 1992 року передбачено, що органами управління Фонду 1992 р є Асамблея, Секретаріат і Виконавчий комітет.

Асамблея. Асамблея складається з представників всіх держав-учасниць Конвенції про Фонд 1992. Асамблея виконує такі функції:

- 1) обирає на кожній черговій сесії свого голови і двох заступників голови, які зберігають повноваження до наступної чергової сесії;
- 2) встановлює свої правила процедури з дотриманням положень Конвенції про цивільну відповідальність 1992;
- 3) затверджує Правила процедури, необхідний для правильного функціонування Фонду 1992;
- 4) призначає Директора, забезпечує призначення необхідного персоналу і встановлює терміни та умови служби Директора і персоналу;
- 5) затверджує річний бюджет і встановлює розміри щорічних внесків;
- 6) призначає ревізорів звітності і стверджує фінансові звіти Фонду 1992. Ревізор призначається з представників однієї з держав-учасників кожні чотири роки;
- 7) схвалює врегульовані вимоги, що пред'являються до Фонду, приймає рішення про розподіл між особами, які пред'явили вимоги, суми наявної в його розпорядженні для виплати компенсації і встановлює терміни та умови попередніх виплат за претензіями з метою можливо швидкої компенсації особам, які постраждали від забруднення;
- 8) обирає з числа членів Асамблеї членів Виконавчого комітету;
- 9) засновує будь-які допоміжні тимчасові або постійні органи, які вважатиме необхідними;
- 10) вирішує, які недовоговорюють держави і які міжурядові і міжнародні неурядові організації будуть запрошені на засідання Асамблеї, Виконавчого комітету і допоміжних органів без права голосу;
- 11) дає Директору, виконавчому комітету та допоміжним органам вказівки щодо управління Фондом;
- 12) затверджує відповіді і контролює діяльність Виконавчого комітету;
- 13) стежить за належним виконанням Конвенції про фонд 1992 і своїх рішень;
- 14) виконує будь-які інші функції, які відносяться до її компетенції відповідно до Конвенції про Фонд 1992 або є необхідними для правильного функціонування Фонду 1992.

Чергові сесії Асамблеї скликаються Директором кожен календарний рік; однак якщо Асамблея делегує Виконавчому комітету функцію за твердженням річного бюджету та встановлення розмірів щорічних внесків, то чергові сесії Асамблеї проводяться один раз на два роки.

Виконавчий комітет. Виконавчий комітет повинен бути утворений на найближчій черговій сесії Асамблеї після того, як число

держав-учасників досягне п'ятнадцяти.

Виконавчий комітет складається з однієї третини членів Асамблеї, не менше ніж з семи і не більше ніж з п'ятнадцяти членів. Якщо число членів Асамблеї не кратне трьом, то згадана одна третина обчислюється від найближчого великого числа, кратного трьом.

Секретаріат. Секретаріат складається з Директора і персоналу, необхідного для управління справами Фонду. Директор є законним представником Фонду.

Структурно Секретаріат складається з канцелярії Директора, фінансового та адміністративного відділу, претензійного відділу та відділу зовнішніх зносин та конференцій.

Директор є головною адміністративною посадовою особою Фонду та має відповідно до вказівок Асамблеї і Виконавчого комітету виконувати ті обов'язки, які покладаються на нього Конвенцією про Фонд 1992 року, Внутрішніми регламентом, Асамблеєю і Виконавчим комітетом.

3. *Правова основа режиму компенсації. Розмір компенсації, інциденти, збиток від яких підлягає компенсації*

Режим компенсації, спочатку створений в 1971 році в даний час базується на двох Конвенціях і Протоколі 2003 р.: Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 (Конвенція про цивільну відповідальність 1992 г.), Міжнародної конвенції про створення Міжнародного фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою 1992 (Конвенція про фонд 1992 г.) і Протоколі про створення Міжнародного додаткового фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою (Протокол 2003 року про Додатковому фонді).

Конвенція про цивільну відповідальність 1992 р

Відповідно до Конвенції про цивільну відповідальність 1992 року, позови про компенсацію збитку від забруднення нафтою можуть бути пред'явлені щодо зареєстрованого власника або страховика судна, яке стало причиною забруднення нафтою. Проте, судновласник може обмежити свою фінансову відповідальність відповідно до розміру (тоннажем) конкретного судна. Судновласник зобов'язаний застрахувати свою відповідальність на підставі Конвенції 1992. Це зобов'язання не відноситься до суден, що перевозять менше 2 000 тон нафти в якості вантажу.

Судновласник несе відповідальність за виплату компенсації за шкоду від забруднення, викликаного витоком або зливом нафти з судна, навіть якщо забруднення сталося не з його вини і не з вини його службовців. Судновласник звільняється від відповідальності тільки в певних обставинах.

Конвенція про фонд 1992 р

Фонд 1992 році був створений в 1996 році Міжнародною конвенцією про створення Міжнародного фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою 1992 року для реалізації Конвенції про цивільну відповідальність 1992 р

Фонд фінансується за рахунок компаній - одержувачів нафти, що перевозиться морем в державах-учасниках Конвенції про цивільну відповідальність 1992 року і Конвенції про Фонд 1992 р

Фонд 1992 року є міжурядовою організацією, створеною і регульованою державами.

Відповідно до Конвенції про Фонд 1992 р компенсація виплачується, в разі якщо заявники не отримали повну компенсацію відповідно до Конвенції про відповідальність 1992. Це може статися в наступних випадках:

- збиток перевищує межу відповідальності судновласника за Конвенцією про цивільну відповідальність 1992 р

- судновласник не несе відповідальності за Конвенцією про цивільну відповідальність 1992 р. Наприклад, в разі якщо збиток викликаний або важким стихійним лихом, або повністю заподіяно навмисно третьою стороною, або завдано в результаті недбалості органів державної влади, які несуть відповідальність за світлові або інші навігаційні засоби.

- судновласник фінансово не в змозі виконати свої зобов'язання в повному обсязі відповідно до Конвенції про цивільну відповідальність 1992 року, а також недостатньо страхових коштів для оплати законних вимог про компенсацію збитку.

До вимог, які покриваються за рахунок коштів Фонду, відносяться:

- заходи щодо запобігання забруднення і очисним заходам;
- матеріальна шкода;
- економічні збитки в рибальстві, марікультурі і галузі по переробці риби;
- економічні збитки в сфері туризму і суміжних галузях;
- заходи щодо запобігання чисто економічних збитків;
- шкоди навколишньому середовищу і досліджень по її відновленню після розливу нафти.

Фонд 1992 р не виплачує компенсацію, якщо:

- збитки від забруднення з'явився актом війни, військових дій, громадянської війни або повстання, або шкода була завдана в разі витоку з військового корабля (в цьому випадку судновласник не несе відповідальності за Конвенцією про цивільну відповідальність 1992 г.), або

- позивач не може довести, що шкода виникла в результаті інциденту з залученням одного або більше суден, як визначено в Конвенції (наприклад, в процесі навантаження або розвантаження морського судна за участю іншого судна).

Протокол про створення Додаткового фонду 2003 р.

Протоколом 2003 р до Конвенції про Фонд 1992 році був створений Додатковий Фонд для надання додаткової компенсації за збиток від забруднення для постраждалих осіб тих держав, які є членами Протоколу 2003 року про створення Додаткового фонду. Критерії, за якими здійснюється виплата компенсації Додатковим фондом ідентичні тим, які застосовуються Фондом 1992 р.

4. *Вимоги щодо виплати компенсації. Претензії та позови. Строки позовної давності*

Заявниками можуть виступати особи, яка зазнала шкоди від забруднення нафтою в державі, яка є стороною Конвенції 1992 року і / або Конвенції про Фонд 1992 г. Якщо шкода заподіяна в державі, яка є тільки стороною Конвенції про цивільну відповідальність 1992 року, то вимоги про компенсації збитків

можуть бути пред'явлені тільки до судновласника і його страховику. Якщо потерпілі знаходяться в державі, яка є як стороною Конвенції про цивільну відповідальність 1992, так і стороною Конвенції про Фонд 1992 року, то претензії (позови) з приводу компенсації можуть бути пред'явлені як до судновласника і його страховику, так і до Фонду 1992 р.

Заявниками можуть бути як фізичні особи, так і юридичні особи всіх організаційно-правових форм власності - приватні особи і / або державні компанії та організації. Державні органи та місцеві органи влади також можуть виступати заявниками. Постраждалі особи, які мають схожі збитки (збиток), можуть об'єднати свої вимоги в одну претензію (позов), що буде сприяти якнайшвидшій обробці і оцінці претензії (позову).

Відповідно до Конвенції про цивільну відповідальність 1992 року заявники мають право подавати претензії і позови до судновласника або його страховику.

Якщо потерпілі особи знаходяться в державі, яка є учасницею ще і Конвенції про Фонд 1992 року, то заявники мають право подавати претензії і позови як до судновласника і страховику, так і безпосередньо до Фонду 1992 р.

На досудовій стадії до відповідача подається претензія, до суду подається позов. Претензії та позови повинні бути подаватися в письмовій формі (в тому числі телефаксом і електронною поштою).

Кожна претензія (або позов) повинна містити наступну основну інформацію:

- назва і адреса позивача або його представника;
- назва судна, що бере участь в інциденті;
- дата, місце і конкретні деталі інциденту, які відомі заявнику;
- тип шкоди від забруднення стійкою нафтою;
- сума необхідної компенсації.

Позови про відшкодування можуть пред'являтися тільки в судах на території держави, де стався інцидент. Відповідачу в розумний термін надсилається повідомлення про будь-яке таке позові.

Якщо інцидент спричинив шкоду від забруднення на території декількох держав, то позови про відшкодування можуть пред'являтися тільки в судах цих держав.

5. *Особливості окремих видів претензій*

Претензії про компенсацію витрат по проведенню очисних робіт і прийняття профілактичних заходів

Очисні роботи в морі і на березі в більшості випадків розглядаються як профілактичні заходи, так як такі заходи, як правило, спрямовані на запобігання або зменшення забруднення.

Компенсація витрат по проведенню очисних робіт і профілактичних заходів виплачується за проведені розумні заходи, прийняті для боротьби з нафтою в морі, для захисту ресурсів вразливих до пошкодження нафтою (такі як особливі прибережні місця проживання або перебування тварин, морська вода, споживана промисловими підприємствами, морські культури і яхти), для очищення берегових ліній, прибережних установок та утилізації зібраної нафти і нафтових відходів.

В результаті інциденту майну може бути заподіяна реальна шкода. Компенсації підлягають розумні витрати по очищенню, ремонту або заміні майна, яке було забруднено нафтою, наприклад, корпуси суден, в тому числі прогулянкових суден, рибальські снасті та обладнання рибного чи іншого водного господарства. Це також відноситься до витрат на очистку водозаборів, машин і обладнання промислових установок, що черпають морську воду, такі як водозабірні станції і опріснювальні установки.

Претензії про компенсацію упущеної вигоди в рибному промислі, марікультурі і галузі по переробці риби. Упущеною вигодою вважаються доходи, які з ймовірністю могли бути отримані при звичайних умовах життєдіяльності або в силу особливих обставин, зокрема з огляду на вже вжитих заходів і приготувань. Упущена вигода відноситься до непрямих збитків.

Претензії про відшкодування упущеної вигоди в туристичному секторі. На морських узбережжях активно розвинена туристична діяльність. Багато готелів, ресторани, пляжі розташовані вздовж або поблизу морського берега. Прибути в такий діяльності залежить від туристів. У разі забруднення пляжів власники готелів, ресторанів, пляжів можуть втратити дохід, так як число гостей в період забруднення навколишнього середовища різко падає. Втім, вимоги про компенсацію упущеної вигоди можуть бути задоволені, за умови, що такі збитки були викликані забрудненням. Іншими словами, претензії не

приймаються виключно на тій підставі, що стався інцидент забруднення. Для того щоб претензії в цьому секторі були задоволені повинна існувати досить тісний причинно-наслідковий зв'язок між забрудненням і збитками.

Претензії про компенсацію витрат на здійснення заходів щодо запобігання чисто економічних збитків. Заявники можуть подавати вимоги про компенсацію витрат на здійснення заходів щодо запобігання або зведення до мінімуму чисто економічних збитків.

Чисто економічні збитки можна визначити як фінансові втрати, які виникають не в результаті заподіяння шкоди майну. Характеристика економічних збитків заснована на природі шкоди: чисто економічні (або фінансові) збитки протиставляються в даному випадку реальному збитку, що заподіюється майну

Претензії про компенсацію витрат по відновленню навколишнього середовища. Відповідно до Конвенції про компенсації за шкоду, завдану навколишньому середовищу 1992 компенсації підлягають економічні збитки і витрати на розумні заходи з відновлення, які були зроблені або повинні бути зроблені.

У більшості випадків навіть великі розливи нафти не призводять до пошкодження морського середовища в зв'язку з великим потенціалом вод світового океану до природного відновлення. Вжиті відновлювальні заходи можуть бути спрямовані на поліпшення природних процесів, наприклад, в деяких обставинах можна збільшити швидкість природного відновлення після розливу нафти шляхом проведення розумних відновлювальних заходів. Витрати на такі заходи будуть компенсовані за певних умов.

Тема **Морський арбітраж**

Мета вивчення

Надати уявлення та сформувати систему знань про морський арбітраж в морському приватному праві, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також можливі шляхи їх вирішення

Результати навчання

Після лекції здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) аналізувати і синтезувати досягнення науки морського права, представлені у іншомовних джерелах
- 2) застосувати сучасні інформаційні технології та інформаційні ресурси з міжнародного морського приватного права для розв'язання практичних задач

План лекції

1. Підвідомчість та підсудність спорів, пов'язаних із торговельним мореплавством.
2. Угоди про арбітраж та арбітражні застереження.
3. Спори, підвідомчі Морській арбітражній комісії при ТПП України. Процедура вирішення спорів у Морській арбітражній комісії при ТПП України
4. Виконання рішень морських арбітражів

Основний зміст

1. *Підвідомчість та підсудність спорів, пов'язаних із торговельним мореплавством*

Неможливість вирішення спірних ситуацій у досудовому порядку та необхідність захисту інтересів, пов'язаних із торговельним мореплавством фізичних та юридичних осіб спонукають звернутися до правового захисту в компетентні органи.

В Україні компетентними органами, які можуть вирішувати спірні питання, пов'язані із торговельним мореплавством, є господарські суди, місцеві суди та третейські суди (або арбітраж).

Угоди про арбітраж та арбітражні застереження. За наявності угоди (або арбітражного застереження) про передачу спору арбітражному суду виключається право будь-якої сторони передавати спір до державного суду або іншого арбітражу у країні або за кордоном. Арбітражне застереження зазвичай встановлює, що арбітражний розгляд буде проводитися у визначеному, постійно діючому третейському суді (арбітражі) за місцем знаходження відповідача або ж в іншому арбітражі, створеному для розгляду спору в країні відповідача. Арбітражне застереження, яке міститься в контракті, визнається таким, що має юридичну силу незалежно від дійсності контракту, складовою частиною якого воно є.

Виокремлюють такі види арбітражних застережень:

залежно від можливості виконання застережень: здійсненні та нездійсненні;

залежно від складності арбітражного застереження: прості та комбіновані;

залежно від процесуального ефекту: безвідзивні та залежні.

Наведемо декілька прикладів нездійснених застережень. Наприклад, угода про перевезення вантажу містить застереження такого змісту: «Усі суперечки за контрактом мають бути вирішені у Брюссельському міжнародному арбітражному суді». Фактично це застереження відсилає до неіснуючого міжнародного комерційного арбітражу. Як наслідок, Міжнародному комерційному арбітражному суду при Європейській арбітражній палаті (Бельгія, Брюссель), який, певно, мався на увазі, буде досить складно вирішити питання щодо прийняття позовної заяви.

Іншим прикладом може бути таке надмірно лаконічне арбітражне застереження, як: «Усі спори за договором підлягають вирішенню арбітражем». У випадку, якщо подібне застереження укладене між сторонами, які не належать до країн-учасниць Європейської конвенції про

зовнішньоекономічний арбітраж 1961 р., воно буде невиконане, оскільки не містить мінімуму необхідних умов для початку арбітражного процесу.

Доволі часто зустрічаються нездійсненні застереження такого змісту: «Усі суперечки та розбіжності за договором будуть вирішуватися шляхом взаємних переговорів. За відсутності згоди спори підлягають вирішенню у міжнародному арбітражу у відповідності до чинного законодавства». Як правило, у договорах, до таких застережень вноситься конкретна назва арбітражного суду. Фактично в арбітражному застереженні йдеться про обов'язковий порядок спочатку врегулювання розбіжностей шляхом переговорів, посередництва (медіації), оцінки спору незалежним експертом, а також шляхом використання не зобов'язуючого прискореного арбітражу. Лише за відсутності згоди по спірному питанню сторони можуть звернутися до арбітражу¹. При цьому в арбітражному суді звичайно виникнуть складності із визначенням того моменту, коли сторони остаточно не досягли згоди у спорі. Для уникнення такої ситуації в арбітражному застереженні необхідно зазначити строк, протягом якого має завершитися доарбітражна процедура, а спір має бути переданий на розгляд арбітражу.

На відміну від лаконічних застережень, існують арбітражні застереження іноді на кілька сторінок. Багатослівність і надмірна «зарегульованість» – фактори, які також можуть завдати так само серйозного збитку майбутньому арбітражному процесу. Цілком зрозумілим є бажання вирішити всі питання, які можуть виникнути у майбутньому заздалегідь, не завжди виправдано як економічно, так і з точки зору ефективності арбітражного застереження. Зайві деталі та положення арбітражного застереження майбутнього арбітражного процесу можуть призвести до зворотного результату. Наприклад, на практиці бувають випадки, коли сторони, обравши конкретний міжнародний арбітраж, разом із тим до тексту застереження вносять суттєві зміни до правил арбітражного розгляду, які є несумісними з регламентом арбітражу. У таких випадках постійно діючий міжнародний арбітраж цілком може відмовитися від розгляду спору, якщо відхилення від його регламенту є, на його думку, істотними.

Прості арбітражні застереження характеризуються тим, що в них чітко зазначені всі необхідні елементи арбітражного застереження: коректна назва арбітражу, арбітражний регламент, визначення предмета спору, які є обов'язковими елементами та такі додаткові елементи як – місце арбітражу, кількість арбітрів, мова провадження. Прикладом комбінованого арбітражного застереження є застереження, яке, наприклад, передбачає застосування спрощеної процедури до спорів із відповідною максимальною вартістю вимог, при перевищенні якої буде застосовуватися звичайний арбітражний регламент.

Безвідзивні та залежні арбітражні застереження розрізняються тим, який процесуальний ефект вони надають цим застереженням. Так, арбітражне застереження можна назвати безвідзивним тоді, коли державний суд, в який надійшов позов, виявив наявність дійсного арбітражного застереження, за власною ініціативою зобов'язаний припинити провадження у справі і направити сторони в арбітраж. Такий порядок діє в США.

Арбітражне застереження називається залежним, якщо державний суд приймає справу до розгляду навіть за наявності арбітражного застереження, якщо проти цього не заперечує інша сторона спору. Таким чином, щоб виключити компетенцію державного суду, сторона спору має здійснити процесуальну дію – заявити відвід державному суду. Такий порядок діє в Україні. Те ж саме передбачають міжнародні норми.

Аналогічні постійно діючі третейські суди по зовнішньоторговельним спорам існують і при торгових палатах Угорщині, Польщі, Болгарії, а також Росії, Латвії та інших держав. У більшості країн юридична сила арбітражної угоди полягає у тому, що у випадку, якщо одна сторона, незважаючи на арбітражну угоду, звернеться до загального суду, інша сторона має право вимагати відводу суду, а суд повинен припинити провадження у такій справі

¹ Див.: Зыков Р. Практические рекомендации по составлению арбитражной оговорки // Арбитражный и гражданский процесс. – 2008. – № 11.

2. **Спори, підвідомчі Морській арбітражній комісії при ТПП України. Процедура вирішення спорів у Морській арбітражній комісії при ТПП України**

Морська арбітражна комісія при ТПП діє на підставі Положення про Морську арбітражну комісію при Торгово-промисловій палаті України, введеного в дію додатком 2 Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж» № 4002 від 24 лютого 1994 р.

Морська арбітражна комісія вирішує спори, які впливають із договірних та інших цивільно-правових відносин, що виникають із торговельного мореплавства, незалежно від того, чи є сторонами таких відносин суб'єктами українського та іноземного або лише українського чи тільки іноземного права. Зокрема, Морська арбітражна комісія вирішує спори, що впливають із відносин:

- 1) щодо фрахтування суден, морського перевезення вантажів, а також перевезення вантажів у змішаному плаванні (ріка – море);
- 2) щодо морського буксирування суден та інших плавучих засобів;
- 3) щодо морського страхування і перестрахування;
- 4) пов'язаних із купівлею-продажем, заставою та ремонтом морських суден та інших плавучих засобів;
- 5) з лоцманської і льодової проводки, агентського та іншого обслуговування морських суден, а також суден внутрішнього плавання, оскільки відповідні операції пов'язані з плаванням таких суден морськими шляхами;
- 6) пов'язаних з використанням суден для здійснення наукових досліджень, видобування корисних копалин, гідротехнічних та інших робіт;
- 7) щодо рятування морських суден або морським судном судна внутрішнього плавання, а також щодо рятування в морських водах судном внутрішнього плавання іншого судна внутрішнього плавання;
- 8) пов'язаних з підніманням затонулих у морі суден та іншого майна;
- 9) пов'язаних із зіткненням морських суден, морського судна і судна внутрішнього плавання, суден внутрішнього плавання у морських водах, а також із заподіянням судном пошкоджень портовим спорудам, засобам навігаційної обстановки та іншим об'єктам;
- 10) пов'язаних із заподіянням пошкоджень рибальським сітям та іншим знаряддям лову, а також з іншим заподіянням шкоди під час здійснення морського рибного промислу.

Морська арбітражна комісія вирішує також спори, що виникають у зв'язку з плаванням морських суден і суден внутрішнього плавання по міжнародних ріках, у випадках, указаних у цій статті, а також спори, пов'язані із здійсненням суднами внутрішнього плавання закордонних перевезень.

Морська арбітражна комісія приймає до розгляду спори за наявності письмової угоди між сторонами про передачу на її вирішення спору, причому угода про це з боку позивача може бути виражена пред'явленням позову, а з боку відповідача – вчиненням дій, що свідчать про його добровільне підпорядкування юрисдикції арбітражного суду, зокрема шляхом повідомлення у відповіді на запит суду про згоду підкоритися його юрисдикції. Морська арбітражна комісія приймає до розгляду також спори, які підлягають її юрисдикції з огляду на міжнародні угоди. Угоди сторін про передачу спору на розгляд Морської арбітражної комісії не вимагається, якщо вона приймає до розгляду справу, яку сторони зобов'язані передати на її розгляд з огляду на міжнародний договір.

3. **Виконання рішень морських арбітражів**

Рішення суду є остаточними і не підлягають оскарженню. Вони мають виконуватися сторонами добровільно і в строк, установлений судом. Якщо строк виконання у рішенні не зазначено, воно підлягає негайному виконанню.

Рішення Морської арбітражної комісії виконуються сторонами добровільно у встановлені нею строки. Не виконані у строк рішення виконуються відповідно до законів України і міжнародних договорів.

Тема Арешти морських суден

Надати уявлення та сформувати систему знань про арешти морських суден, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також можливі шляхи їх вирішення

Результати навчання

Після лекції здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) застосувати сучасні інформаційні технології та інформаційні ресурси з морського права для розв'язання практичних задач
- 2) розробляти проекти нормативно-правових актів з питань діяльності портів, обґрунтовувати доцільність їхнього запровадження
- 3) роз'яснювати матеріально-правові та процесуальні особливості розгляду судами окремих категорій адміністративних справ, що виникають з портової діяльності
- 4) здійснювати правову експертизу проектів нормативно-правових актів, управлінських рішень у сфері роботи портів на предмет відповідності законодавству України
- 5) використовувати в правозастосовній діяльності нормативно-правові акти, що регулюють морські та інші відносини, що виникають з приводу роботи портів.

План

1. Основні нормативно-правові акти щодо арешту суден: міжнародні та національні.
2. Види арешту суден
3. Підстави для арешту морських суден
4. Судова процедура арешту судна *in rem*, як засіб отримання забезпечення.

Основний зміст

1. Основні нормативно-правові акти щодо арешту суден: міжнародні та національні

Одним із перших міжнародно-правових актів, які стосуються арешту суден, є Міжнародна Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються арешту морських суден, прийнята у Брюсселі в 1952 р. Вона вступила в силу 24 лютого 1956 р., і в теперішній час її учасниками є понад 50 держав. Україна не приєдналася до цієї конвенції, але враховувала деякі її положення в КТМ України.

Згідно з п. 2 ст. 1 Конвенції про арешт суден 1952 р. «арешт» означає затримання судна, що здійснюється в порядку судового провадження для забезпечення морської вимоги, але не включає затримання судна для виконання судового рішення. Так, судно, яке плаває під прапором однієї з держав-учасниць цієї Конвенції, може бути заарештовано в межах юрисдикції будь-якої держави-учасниці конвенції виключно з морської вимоги.

Особа, яка має морську вимогу (а це можуть бути фізичні, юридичні особи, органи влади), може вимагати арешту або конкретного судна, щодо якого виникла морська вимога, або будь-якого іншого судна, що належить особі, яка на момент виникнення морської вимоги була власником конкретного судна, навіть у тому випадку, коли арештоване судно готове до виходу з порту.

Іншим міжнародним документом, за яким передбачається можливість здійснення арешту судна, є Конвенція ООН з морського права 1982 р. Ряд статей, що містяться у цій Конвенції, прямо передбачають можливість і підстави для здійснення арешту морських суден.

Так, ст. 28 Конвенції ООН 1982 р. дозволяє арешт судна із будь-якої цивільної справи за зобов'язаннями або в силу відповідальності, прийнятої на себе судном під час проходження його через територіальне море прибережної держави. Ця держава у відповідності до своїх законів може здійснити арешт у цивільній справі іноземного судна, що знаходиться на стоянці в територіальному морі або проходить через територіальне море після виходу із внутрішніх вод.

У відповідності до ст. 73 Конвенції ООН 1982 р. прибережна держава, здійснюючи свої суверенні права на розвідку, експлуатацію, збереження живих ресурсів та управління ними у виключній морській економічній зоні, може заарештувати судно для забезпечення дотримання законів і правил, прийнятих нею відповідно до Конвенції.

Стаття 109 Конвенції ООН 1982 р. передбачає, що може бути заарештовано судно, яка займається несанкціонованим радіо- і телевізійним мовленням у відкритому морі.

Новітнім міжнародно-правовим актом, який стосується арешту суден, є прийнята під егідою ООН Міжнародна Конвенція про арешт суден 1999 р. Конвенція про арешт суден 1999 р. узагальнила накопичений за всі попередні роки досвід застосування Конвенції про арешт суден 1952 р., уніфікувала відповідні міжнародні норми, і в ній отримали відображення майже всі сучасні тенденції, що стосуються арешту морських суден. Згідно з Конвенцією про арешт суден 1999 р. «арешт» означає будь-яке затримання чи обмеження в пересуванні судна за постановою суду для забезпечення морської вимоги, за винятком затримання судна, що здійснюється для приведення у виконання рішення суду чи іншого виконавчого документа. Як видно, поняття «арешт судна» є практично ідентичним поняттю «арешт», яке міститься у Конвенції про арешт суден 1952 р.

2. Види арешту суден

Чинне законодавство України передбачає три види затримання морських суден. Перший – це адміністративний, до якого належать: заборона на вихід судна з морського порту (ст. 91 КТМ України); затримання судна начальником порту для забезпечення морських вимог (ст. 80 – 82 КТМ України); утримання судна рятувальником після закінчення рятувальних операцій (ст. 340 КТМ України); утримання судна судноремонтним підприємством до повної оплати послуг за його ремонт; утримання судна продавцем до отримання від покупця повної оплати вартості судна.

Другий – судовий арешт. Він здійснюється для забезпечення: морських вимог (ст. 41 – 47 КТМ України) та позовних вимог (ст. 149 ЦПК України).

Третій – це арешт судна державним виконавцем з метою виконання судового рішення (ст. 55 Закону України «Про виконавче провадження»). Правила КТМ України не стосуються цього виду арешту.

Як зазначають В.П. Паліюк та О.А. Брильов, з одного боку, ці арешти об'єднує сам факт арешту, а з іншого – вони є різними за змістом і за вирішенням процедурних питань¹. Серед інших видів затримання судна судовий арешт морських суден – це найефективніший засіб реального захисту прав фізичних та юридичних осіб. Судовий арешт морських суден може здійснюватися за наявності хоча б однієї із двох підстав: 1) наявність морських вимог; 2) необхідність забезпечення позову.

3. Підстави для арешту морських суден

Підставою для арешту морського судна є морська вимога. Під «морською вимогою» Конвенція 1952 р. (п. 1 ст. 1) розуміє будь-яку вимогу, яка виникає з однієї або кількох таких обставин:

1. заподіяння збитків судном при зіткненні або іншим чином;
2. заподіяння шкоди життю або здоров'ю особи судном або у зв'язку з його експлуатацією;
3. рятування;
4. договір про використання або наймання судна на умовах чартеру або іншим чином;
5. договору перевезення вантажу на судні на умовах чартеру або іншим чином;
6. втрати або пошкодження вантажу, який перевозиться на судні, включаючи багаж;
7. загальної аварії;

¹ Паліюк В.П., Брильов О.А. Особливості морського арешту морського судна (вантажу) // Адвокат. № 1-2. – 2001 – С. 8.

8. бодмереї;
9. буксирування;
10. лоцманська проводка;
11. суднове постачання в цілях експлуатації або підтримки судна;
12. будівництво, ремонт, обладнання судна або сплата докових витрат і зборів;
13. заробітна плата, належна капітану, особам командного складу або іншим членам екіпажу;
14. зроблені від імені капітана судна або його власника дисбурсменські витрати, включаючи дисбурсменські витрати, зроблені відправниками вантажу, фрахтівниками або агентами;
15. спори про право власності на судно;
16. спори між власниками про право власності на судно, володіння або користування ним або розподіл прибутку;
17. іпотека судна.

4. Особливості арешту суден в Україні

Усі прибережні держави мають свої національні правила, які регулюють відносини щодо арешту суден. У різних державах ці правила можуть значно відрізнятися. У сучасному світі є чітка тенденція інтернаціоналізації права, що передбачає його уніфікацію. Зрозуміло, що повна уніфікація права, у т. ч. морського, неможлива та навряд чи потрібна, проте згладжування відмінностей – це об'єктивна необхідність, яка вже давно відзначається міжнародною морською спільнотою (Мельников, Селіванов, 2017).

Відповідно до Законів України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення підсудності справ про арешт на морські судна” від 20.12.2011 р. №4190-VI та “Про приєднання України до Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна” від 07.09.2011 р. №3702-VI з 16 травня 2012 р. до господарського процесу України був запроваджений процесуальний інститут арешту судна для забезпечення морської вимоги. Зокрема, ст. 16 Господарського процесуального кодексу України після частини першої було доповнено новою частиною такого змісту: “Справи про арешт судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги, розглядаються судом за місцезнаходженням морського порту України, в якому перебуває судно, або порту реєстрації судна”; ч. 4 ст. 114 Цивільного процесуального кодексу України доповнено абзацом такого змісту: “Справи про арешт судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги, розглядаються судом за місцезнаходженням морського порту України, в якому перебуває судно, або порту реєстрації судна”.

Ці зміни було розроблено та внесено до діючого законодавства України з метою його приведення у відповідність до ст. 4 Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна 1952 р. Проте, як зазначалося у коментарях, таких змін було замало, адже вони не вирішили питання прозорого та одноманітного розгляду справ про арешт морських суден в Україні (Ницевич, 2012). Н. Івашкова, наприклад, зазначає про те, що за своєю природою арешт судна є заходом забезпечення морської вимоги, причому територіальні юрисдикції судового органа, що застосовує арешт морського судна та суду, який розглядає морську вимогу по суті, можуть не співпадати, а сама вимога про арешт може бути подана перед поданням позову по суті. Завданням національного законодавства країни-учасниці Конвенції про арешт 1952 р. є: забезпечення можливості своєчасного арешту судна; захист інтересів судовласника від зловживання правом на арешт шляхом вимоги від заявника внесення забезпечення для покриття можливих збитків; можливість судовласника звільнити судно з-під арешту шляхом надання грошового забезпечення позову (за виключенням випадків оскарження права власності на само судно); встановлення розумного строку, в продовж якого заявник повинен надати докази про початок розгляду його морської вимоги компетентним судом. При розгляді справ про арешт морських суден судові органи керуються положеннями Конвенції 1952 р.. Але процесуальні судам норми передбачені процесуальними кодексами. Будучи специфічним інститутом матеріального морського права, арешт морських суден розглядається в Україні за процесуальними вимогами забезпечення позову. Цивільний та господарський процесуальні кодекси регулюють заходи

забезпечення позову дещо різним чином, що ставить судновласників у портах України у різні умови залежно від того, фізична чи юридична особа пред'являє до них вимоги (Ивашкова, 2012).

Крім того, право на арешт морського судна регулюється Кодексом торговельного мореплавства України, статті 41–47 якого спеціально присвячені інституту арешту суден, але згідно з п. 1 ст. 14 цього ж Кодексу вони могли стати правовою підставою арешту суден лише під прапором України. Це обмеження знято відповідно до ст. 2 Конвенції 1952 р. Таким чином, в українському праві сформувався міжнародний приватноправовий інститут арешту морських суден за морськими вимогами. З одного боку, це процесуальний інститут, який закріплюється процесуальними кодексами як засіб забезпечення позову, а також використовується для визначення підсудності, а саме виключної підсудності. З іншого боку, це матеріально-правовий інститут забезпечення зобов'язання, точніше стимулювання до забезпечення чи навіть виконання зобов'язання. Саме така або схожа картина спостерігається у багатьох юрисдикціях (Мельников, Селіванов, 2017).

Також дослідниками зверталася увага на кілька основних прогалин у вітчизняному процесуальному законодавстві, які утруднювали процедуру арешту іноземних суден та не давали можливості повною мірою застосовувати положення Конвенції 1952 р.:

1) недосконалість процедур розгляду заяв про арешт суден за морськими вимогами в порядку позовного провадження, що, у свою чергу, виявляється у відсутності компетенції українських судів розглядати спір щодо арешту іноземних суден та у неврегульованості строку подачі позову (оскільки заява про накладення арешту за морською вимогою подається в порядку, передбаченому для подання клопотань про забезпечення позову, то, відповідно, до господарського процесуального законодавства позовна заява по суті морської вимоги має бути подана до суду протягом наступних п'яти днів, а цивільне процесуальне законодавство взагалі не передбачає можливості подання клопотання про забезпечення позову до моменту подання до суду позовної заяви);

2) неможливість накладення арешту *in rem* (тобто у зв'язку з вимогою до самого судна, приміром, за завдання ним шкоди, не проведенням розрахунку за буксирування, поставку палива тощо, відповідальним за якою може бути не лише власник судна, але й його фрахтувальник).

Морське право традиційно вважається переважно частиною торговельного (або господарського) права. Відповідно, процедура арешту суден регулюється, насамперед, нормами господарського процесуального права (Мельников, Селіванов, 2017), і тодішнє діюче господарське процесуальне законодавство України та судова практика встановлювали наступні умови для арешту судна для забезпечення морської вимоги:

- підсудність – за місцезнаходженням морського порту України, в якому знаходиться судно, або порту реєстрації судна;
- порядок здійснення – як до, так і після подання позову;
- термін подання позову по суті – п'ять днів з дня винесення ухвали про застосування забезпечувальних заходів;
- співмірність – співмірність вартості судна, щодо якого вимагається арешт, і розміру вимог на підставі яких заявляється арешт;
- зустрічне забезпечення – можливість застосування судом щодо заявника заходів, спрямованих на забезпечення інтересів судновласника, які можуть постраждати від необґрунтованого арешту, як правило, обмежувалося вартістю судна і отримувало вираження у грошовій формі депозиту на рахунок суду;
- обґрунтованість – потрібно обґрунтувати суду наявність обставин, які очевидно свідчать про те, що судно планує залишити територію України або власник планує його реалізувати;
- термін дії – не встановлено.

Крім того, чинним господарським процесуальним законодавством України та судовою практикою були вироблені норми, які передбачали такі докази, які були необхідні для арешту судна

- підсудність – довідка капітана морського порту, що містить дату фактичного заходження судна до порту/свідцтво про право плавання під державним прапором України;
- порядок здійснення – доказ подання позову до суду/ арбітражу, – у разі подання заяви про арешт судна перед поданням позову;
- співмірність – митна декларація, довідка про вартість судна, – при оформленні судна у митному режимі переробки на митній території України;

– обґрунтованість – довідка капітана порту, що містить відомості про цілі заходження судна до морського порту, інший документ, який свідчить про тимчасовий характер перебування судна в морському порту України (наприклад, митні документи).

15 грудня 2017 р. процесуальний інститут арешту судна для забезпечення морської вимоги у господарському процесі був змінений відповідно до Закону України “Про внесення змін до Господарського процесуального кодексу України, Цивільного процесуального кодексу України, Кодексу адміністративного судочинства України та інші законодавчі акти” від 03.10.2017 №2147-VIII.

Оновлене господарське процесуальне законодавство України встановило наступні умови для арешту судна для забезпечення морської вимоги:

– підсудність – за місцезнаходженням морського порту України, до якого судно прямує або перебуває, або порту реєстрації судна;

– порядок здійснення – як до подання, так і після подання позову;

– термін подання позову – тридцять днів з дня винесення ухвали про забезпечення позову;

– співмірність – співмірність вартості судна, щодо якого запитується арешт, і розміру вимог на підставі яких заявляється арешт не вимагається;

– зустрічне забезпечення – можливість застосування судом щодо заявника вимоги арешту судна заходів, спрямованих на забезпечення інтересів судновласника, які можуть постраждати від необґрунтованого арешту, обмежується розміром можливих збитків судновласника і виражається у формі грошового депозиту на рахунок суду, гарантії банку, поручительства або в іншому фінансовому забезпеченні;

– обґрунтованість – обґрунтування наявності обставин, які очевидно свідчать про те, що судно планує залишити територію України або власник планує його реалізувати не є потрібним;

– термін дії – 90 днів з дня набрання рішенням законної сили.

Умови реалізації: можливість забезпечення позову, що розглядається міжнародним комерційним арбітражем.

Крім того, судовою практикою було вироблено наступні докази для арешту судна для забезпечення морської вимоги:

– для визначення підсудності – довідка капітана морського порту, що містить дату фактичного або планованого заходження судна до порту/свідомство про право плавання під державним прапором України;

– для продовження терміну застосування арешту – доказ подачі позову в суд/ арбітраж, – у разі подання заяви про арешт судна до подання позову;

– для застосування зустрічного забезпечення – розрахунок розміру портових зборів, вартості послуг, які надаються в порту, обсягу і вартості споживання палива силовими судновими установками, витрат на харчування членів екіпажу (висновок експерта);

– для визначення обґрунтованості арешту – довідка капітана порту, що містить відомості про цілі заходження судна до морського порту, інший документ, який свідчить про тимчасовий характер перебування судна в морському порту України (наприклад, митні документи).

Судова практика, що мала місце після оновлення процесуального законодавства, дає можливість зробити висновок про те, що суди у процесі розгляду зазначеної категорії справ зменшили кількість доказів, які раніше вимагалися, стосовно доказування можливості вибуття судна за межі України, а також мають більш прогресивне ставлення до визначення розміру зустрічного забезпечення у зв’язку з арештом судна. Також цілковито обґрунтовано необхідно визнати прогресивну сутність зазначених змін, що наближує українське законодавство до букви й духу Конвенції про арешт морських суден та загальноприйнятої світової практики арешту суден (Перепелиця, 2018).

Основні проблеми, пов’язані з арештом судна для забезпечення морської вимоги. До кола проблем, пов’язаних з арештом судна для забезпечення морської вимоги належать:

– необґрунтована відмова в арешті судна для забезпечення морської вимоги;

– неможливість реалізації арешту судна для забезпечення морської вимоги;

– зняття арешту судна для забезпечення морської вимоги у зв’язку із недосконалістю законодавства.

Найбільш поширеною причиною необґрунтованих відмов в арешті судна для забезпечення морської вимоги є недоведеність можливості настання обставин, у зв'язку з якими заявлено вимогу про арешт судна.

Причиною неможливості реалізації арешту судна є завищена сума зустрічного забезпечення.

Найбільш поширеними причинами скасування арешту судна є:

- неподання позову у встановлений термін;
- за морською вимогою відповідальною особою є не власник судна, а бербоут-чартерний фрахтувальник.

5. Судова процедура арешту судна *in rem*, як засіб отримання забезпечення

В англо-американській системі права існує поділ на позови (вимоги), що пред'являються до майна – *in rem* і позови (вимоги), що пред'являються безпосередньо до відповідальної особи – *in personam*. Зазначені терміни взяті з римського права. Однак в римському праві вони мали дещо інше значення. Позов *actio in personam* був позов, що виникає з зобов'язання, тоді як *actio in rem* – позов, який захищає речове право, наприклад, право власності, сервітути або заставу.

Тим часом, сучасне значення цих позовів дещо інше. Англійські юристи вважають, що позовами *in personam* є все ті позови, мета яких «визначити права» сторін між ними (*inter se*) щодо предмета спору, не має значення чи базуються ці позови на зобов'язанні або впливають з речових прав. У свою чергу, позовами *in rem* є все ті позови, мета яких отримати рішення, яке має силу щодо будь-якої особи. При цьому не важливо чи витікає позов з зобов'язальних правовідносин або з речових прав.

Стосовно до специфіки міжнародного приватного морського права слід зазначити наступні точки зору, що розкривають сутність пред'явлення вимог *in rem*, тобто до судна, що впливають з деліктних і договірних зобов'язань.

Згідно з однією з них, якої дотримується Р. Хербер, сутність вимог *in rem* виражається в концепції, що існувала в англійському праві, згідно з якою судновласник або оператор судна особисто відповідальні (*in personam*) за всіма вимогами, які виникли по їх особистої вини або причетності (*own fault or privity*). У разі, якщо відповідальність за зобов'язаннями настає з вини або недбалості члена команди чи іншої особи, за дії якого несе відповідальність судновласник, то тоді вимоги пред'являються до самого судну (*in rem*). У таких випадках позивач, пред'явивши вимоги до судновласника *in personam*, мав право звернути свої вимоги до судна *in rem* і тільки до цього майна (судно) судновласника. Звернути стягнення на інше майно судновласника позивач не міг. З урахуванням правових властивостей вимог *in rem*, пред'явлення такого роду позовів направлено на захист осіб, право яких порушено, в разі, коли визначити відповідальну за правопорушення особа важко. Для цієї вимоги пред'являються безпосередньо до судна, щоб отримати рішення, яке буде обов'язковим для будь-якої особи, а стягнення, звернене на майно судновласника, дозволяє при відсутності належного відповідача компенсувати порушене право позивача.

Згідно з іншою точкою зору судно є самостійним учасником морського підприємства і, отже, самостійно несе відповідальність за всіма зобов'язаннями, що впливають з такого підприємства. Пред'явлення вимог до морського судна *in rem* роблять його поряд з судновласником відповідальним за зобов'язаннями, пов'язаними із здійсненням морського підприємства. Покладання відповідальності на судно і отримання в разі пред'явлення вимоги *in rem* рішення, обов'язкового для будь-якої особи за відсутності спеціально обумовленого права судна на обмеження відповідальності, може спричинити за собою фактичне порушення права на обмеження відповідальності безпосередньо судновласника.

Тема
Міжнародно-правове регулювання морського страхування

Надати уявлення та сформуванню систему знань про міжнародно-правове регулювання морського страхування, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також можливі шляхи їх вирішення

Результати навчання

Після лекції здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) застосувати сучасні інформаційні технології та інформаційні ресурси з морського права для розв'язання практичних задач
- 2) розробляти проекти нормативно-правових актів з питань діяльності портів, обґрунтовувати доцільність їхнього запровадження
- 3) роз'яснювати матеріально-правові та процесуальні особливості розгляду судами окремих категорій адміністративних справ, що виникають з портової діяльності
- 4) здійснювати правову експертизу проектів нормативно-правових актів, управлінських рішень у сфері роботи портів на предмет відповідності законодавству України
- 5) використовувати в правозастосовній діяльності нормативно-правові акти, що регулюють морські та інші відносини, що виникають з приводу роботи портів.

План лекції

1. Історія виникнення та становлення морського страхування.
2. Морське договірне та взаємне страхування.
3. Договір морського страхування: основні умови, форма, сторони, їхні права та обов'язки.
4. Морське взаємне страхування: поняття та визначення. Провідні товариства морського взаємного страхування: статутні документи, сфера діяльності, порядок внесення внесків та виплати страхових відшкодувань.

Основний зміст

1. Історія виникнення та становлення морського страхування

Мореплавання завжди було пов'язане з численними випадковостями і небезпеками. Крім збитків, пов'язаних із загибеллю і пошкодженнями своїх суден, витрат на їх порятунок, судновласники несуть витрати на відшкодування шкоди, заподіяної іншим особам. Власникам вантажних суден найчастіше доводиться стикатися з претензіями, що випливають з втрати або пошкодження вантажів. Найчастіше відповідальність судновласника виникає в результаті пошкодження причалів, доків та інших портових споруд.

Бувають випадки, коли зіткнення ведуть не тільки до втрати майна, а й до загибелі людей. Шкода людям може бути заподіяна і за інших обставин, наприклад, в ході вантажно-розвантажувальних робіт. Хоча зазвичай витрати в таких випадках невеликі, відомі випадки, коли за важке каліцтво навіть однієї людини з судновласника стягувалися сотні тисяч доларів. У цьому відношенні найбільш характерною є практика американських судів.

Розлив нафти з великотоннажного танкера може призвести до загибелі живих ресурсів моря в радіусі сотень миль, заподіяти величезний матеріальний збиток прибережним державам. Відповідальність судновласників в таких випадках вимірюється мільйонами доларів.

Таким чином, ступінь ризиків, пов'язаних з діяльністю у сфері мореплавства, вельми висока, саме ця обставина зумовила виділення морського страхування в окремий інститут права.

З усіх видів страхової справи морське страхування є найдавнішим. Про це, зокрема, свідчить Родоський закон про загальну аварію (9 в. до н. е.). Достеменно встановлено, що в середні століття в Північній Італії і Південній Франції морське страхування існувало вже як розвинений інститут.

З відомих дійшли до нас страхових полісів того часу був виданий в Генуї в 1347 році. Складений він був у вигляді позикового листа на суму 107 фунтів срібла, яку одержувач «вільного і дружнього позики» без зобов'язаний повернути у разі, якщо судно «Санта-Клара» не прибуде протягом 6 місяців до місця свого призначення в Майорку. Умова про взятий на себе ризик була сформульована таким чином: «Я особисто беру на себе ризик і відповідальність за вищевказану суму грошей, доки назване судно не прибуде в Майорку».

З розширенням і розвитком морської торгівлі розвивалося і удосконалювалося і морське страхування. Велике значення в розвитку морського страхування мало заснування в 1766 р. англійської корпорації страховиків Ллойда. Сьогодні Ллойд відіграє провідну роль на світовому страховому ринку.

2. *Морське договірне та взаємне страхування*

Сутність морського страхування (як і будь-якого іншого виду майнового страхування) можна коротко визначити так. Кожна зацікавлена особа (страхувальник) вносить визначені, відносно невеликі суми (страхові премії, внески) до загального централізованого фонду, що знаходиться у розпорядженні будь-якої установи (страхове товариство, клуб взаємного страхування). При настанні страхового випадку збитки страхувальника покриваються із цього централізованого фонду. Таким чином, збитки, понесені однією особою, розподіляються між великим числом страхувальників, для яких вони майже непомітні, оскільки їх індивідуальні внески в загальний фонд є незначними і покриваються у кінцевому рахунку при виникненні збитків у кожного з них.

Морське страхування здійснюється у двох організаційних формах:

- договірне страхування – при цій формі страхування між страхувальником та страховою організацією (страховиком) укладається договір страхування, за яким страховик за визначену винагороду (страхова премія) переносить до своєї майнової сфери збитки страхувальника, тобто зобов'язується відшкодувати страхувальнику понесені ним збитки при настанні страхового випадку;
- взаємне страхування – ця форма не є видом комерційної діяльності, вона не передбачає отримання прибутку. Страхувальники об'єднуються у товариства (або клуби), створюють фонд за рахунок внесків усіх членів цього товариства або клубу і з цього фонду відшкодовують збитки членів. Якщо збитки членів перевищують фонд, вони покриваються за рахунок додаткових внесків; якщо ж фонд перевищує загальну суму збитків членів клубу за певний період, внески повертаються або враховуються при визначенні внесків за наступний період.

Економічна природа в обох формах страхування залишається незмінною: відшкодування шкоди, понесеної будь-ким із числа застрахованих осіб шляхом розкладання збитків між усіма страхувальниками.

3. *Договір морського страхування: основні умови, форма, сторони, їхні права та обов'язки*

Інститут страхування регулюється в кожній країні нормами національного права. Основними джерелами правового регулювання морського страхування в Україні є КТМ України (розділ VIII «Морське страхування») та Закон України «Про страхування».

За договором морського страхування страховик зобов'язується за обумовлену плату (страхову премію) у разі настання передбачених у договорі небезпек або випадковостей, яких зазнає об'єкт страхування (страхового випадку), відшкодувати страхувальнику або іншій особі, на користь якої укладено договір, понесені збитки.

КТМ України не вимагає, щоб договір морського страхування у всіх випадках укладався у письмовій формі. Однак, якщо виникне спір за договором страхування і з'явиться необхідність доказування наявності договору і його змісту, то зробити це можна тільки за допомогою письмових доказів (ст. 240 КТМ України). Такими письмовими доказами є: страховий поліс; страховий сертифікат

або інший страховий документ, що містить умови договору страхування. Поліс є одностороннім документом, що видається страховиком на підтвердження вже укладеного договору морського страхування.

Страховик у випадку виплати страхового відшкодування може вимагати пред'явлення страхового документа. Тому в КТМ України і в законодавстві всіх інших держав міститься положення про те, що страховик зобов'язаний видати страхувальнику на його вимогу страховий документ, що містить умови договору морського страхування.

Сторонами договору морського страхування є страховик і страхувальник. Страховиками в Україні визнаються фінансові установи, які створені у формі акціонерних, повних, командитних товариств або товариств із додатковою відповідальністю згідно з Законом України «Про господарські товариства» з урахуванням особливостей, передбачених Законом України «Про страхування», а також одержали у встановленому порядку ліцензію на здійснення страхової діяльності.

Страхувальниками визнаються юридичні особи та дієздатні фізичні особи, які уклали із страховиками договори страхування або є страхувальниками відповідно до законодавства України.

Договір морського страхування може бути укладений страхувальником не на свою користь, а на користь іншої, третьої, особи. Так, у всіх випадках укладання зовнішньоторговельної операції на умовах СИФ (означає, що поставка є здійсненою продавцем, коли товар перейшов через поручні судна в порту відвантаження) продавець товару страхує його на користь покупця. При настанні страхового випадку збитки відшкодовуються страховиком тій особі, на користь якої укладено договір морського страхування, за умови надання доказів законного володіння застрахованим вантажем.

Змістом договору морського страхування є чітке визначення страхового інтересу чи об'єкта страхування, зазначення небезпек і випадковостей, від яких страхується пов'язаний із судном або вантажем майновий інтерес (страхові ризики), умови страхування та умови виплати страхового відшкодування, а також сума страхової премії.

Об'єктом страхування або страховим інтересом може бути будь-який, пов'язаний із мореплавством майновий інтерес, як-от: судно, у тому числі і таке, що будується, вантаж, фрахт, плата за проїзд, орендна плата, очікуваний від вантажу прибуток і вимоги, що забезпечуються судном, вантажем і фрахтом, заробітна плата, інші види винагороди капітану, іншим особам суднового екіпажу, цивільна відповідальність судовласника і перевізника, а також ризик, взятий на себе страховиком (перестраховання). Цей перелік не є вичерпним, і може містити будь-які інші майнові інтереси, погоджені між сторонами договору страхування.

4. Морське взаємне страхування: поняття та визначення. Провідні товариства морського взаємного страхування: статутні документи, сфера діяльності, порядок внесення внесків та виплати страхових відшкодувань

У процесі торговельного мореплавства у судовласників виникають збитки, які не покриваються традиційним договірним страхуванням.

При страхуванні вантажу вантажовласник одержує страхове відшкодування у випадку заподіяння вантажу збитків, а до страховика переходить у порядку суброгації право вимоги до третіх осіб, у тому числі до перевізника. Якщо перевізник буде визнаний відповідальним за шкоду, він відшкодовує страховику в межах своєї відповідальності суму збитків. У період знаходження вантажу на борту судна перевізник проявляє про нього належну дбайливість і може запобігти збитку. У добросовісного перевізника пошкодження вантажу, якщо воно і відбувається на борту судна, то найчастіше по незалежних від нього причинах (небезпеки та випадковості моря тощо).

Разом із тим за законодавством ряду країн період відповідальності перевізника не обмежується часом перебування вантажу на борту судна, а поширюється також і на час зберігання вантажу на складі до навантаження на судно і на час зберігання на складі після розвантаження із судна до видачі одержувачу. У цей період, а також під час транспортування зі складу до борта судна або від борта судна до складу досить часто має місце пошкодження вантажу і його втрата. За весь цей збиток відповідальність несе перевізник, але запобігти такій шкоді він не в змозі, незважаючи на всю свою сумлінність.

При страхуванні судна із застереженням «у тому числі від ризику зіткнення» у зарубіжній страховій практиці договірний страховик відшкодовує судновласнику-страхувальнику суму збитку, заподіяного зіткненням судновласника іншого судна, але не повністю, а лише у розмірі 3/4 цієї суми. Одна четверта частина належної суми не відшкодовується страховиком для того, щоб судновласники проявляли необхідну обачність при експлуатації своїх суден, а не розраховували тільки на страхування.

Є також і деякі інші види збитків, які не відшкодовуються договірними страховиком, наприклад відповідальність за видалення залишків аварії судна, за якої наявність або відсутність провини судновласника або його службовців не має ніякого значення (власники судна, яке затонуло на акваторії порту або на фарватері, зобов'язані видалити його за свій рахунок).

Щоб уникнути таких збитків, які не приймаються на договірне страхування судновласники у ряді країн створено спеціальні асоціації взаємного страхування. Такі асоціації називаються клубами взаємного захисту та відшкодування (Protecting & Indemnity Clubs). Спочатку Клуби взаємного страхування «P & I Club» було створено у Великій Британії. Потім стали створюватися клуби в Норвегії, Японії, Швеції, США та інших країнах. Перший клуб взаємного страхування – «Shipowners Mutual Protection Society» було засновано в Англії в 1855 р. Він існує до цього часу під ім'ям «Britannia Association». Ця країна зберігає домінуюче становище у галузі страхування відповідальності судновласників. Більшість клубів створено і продовжує функціонувати у цій країні. Два клуби є в Норвегії та по одному у Швеції, США та Японії. У теперішній час у світі налічується близько 70 клубів взаємного страхування. Із них 17 найбільш великих клубів входять до міжнародного пулу взаємного страхування. Вартість страхового захисту у цих 17 клубах є дорожчою, ніж в інших.

У більшості країн клуби взаємного страхування мають суто національний характер, тобто в них приймаються тільки судновласники даної країни. На відміну від цього, в Англії клуби мають інтернаціональний характер, деякі з них об'єднують судновласників 50 – 70 країн.

Організаційна структура клубів P & I не є складною. Судновласники, які є учасниками асоціації, обирають зі своїх рядів Раду директорів, яка зазвичай доручає практичне ведення справ клубу приватній фірмі, що має досвідчених службовців, які мають знання у галузі морського права, комерційної експлуатації, морського страхування тощо. Ця фірма – розпорядник, яка представляє відповідний клуб, має розгалужену мережу своїх кореспондентів та представників у всіх великих торгових портах світу, де вона співпрацює з якою-небудь адвокатською конторою, яка має досвід у морських справах.

Страховий фонд клубів P & I складається із внесків судновласників – членів асоціації. Судновласники можуть «вводити судна» (специфічний термін клубних правил) на полісний рік (з 20 лютого по 20 лютого наступного року), на кілька місяців або на рейс.

Внески судновласників у клуб мають двоякий характер: одна частина (більша) внесків призначена на покриття збитків членів клубу, інша – на покриття адміністративних витрат. Розмір внесків устанавлюється Радою директорів і залежить від брутто-реєстрового тону судна, його типу, району плавання, обсягу страхових ризиків, національного морського законодавства у частині відповідальності і навіть індивідуальної репутації судновласника.

Якщо внесків, визначених основною ставкою, не достатньо для покриття збитків по всіх введених у клуб суднах, судновласники-члени клубу вносять додаткові внески за рішенням Ради директорів і навіть аварійні внески при виключно великих розмірах збитків.

Навпаки, якщо основні внески страхового фонду за поточний рік, перевищили страхові відшкодування, залишок або повертається судновласникам-членам, або зараховується до фонду наступного року.

Функції клубів взаємного страхування коротко можна визначити так:

- страхування відповідальності судновласників перед третіми особами;
- забезпечення кваліфікованою консультацією судновласників-членів клубу з питань морського права та комерційної практики;
- встановлення контактів зі стивідорними та складськими компаніями, компаніями з охорони, укладання договорів із найбільш солідними з них;

- прийняття заходів із запобігання арешту застрахованих у клубі суден шляхом видачі гарантії клубу або навіть банківської гарантії.

Коло страхових ризиків за правилами клубів взаємного страхування є дуже широким. Найбільш поширеними і значними є такі ризики:

відповідальність за зіткнення (страхування $\frac{1}{4}$ суми, яка не відшкодовується договірним страхуванням, виплаченої судновласнику постраждалого судна);

відповідальність за шкоду, заподіяну нерухомим або плавучим об'єктам (причалу, доку, пірсу тощо);

відповідальність за видалення залишків аварії судна;

відповідальність за договорами найму кранів, ліхтерів та інших навантажувально-розвантажувальних пристроїв;

відповідальність за незбереження вантажу;

неотримання частки, належної з вантажу по загальній аварії;

штрафи різного характеру, що накладаються на судновласників відповідними органами влади, судом, арбітражем (не відшкодовуються штрафи за завантаження судна понад вантажну марку);

витрати у зв'язку з карантинном (витрати із дезінфекції тощо).

Найбільший інтерес для судновласників являє собою такий вид ризику, як відповідальність за незбереження вантажу. Страхування відповідальності за незбереження вантажу починається і закінчується одночасно з початком і припиненням відповідальності перевізника за договором морського перевезення вантажу.

Відповідальність клубу за претензіями прийнято називати «дзеркалом відповідальності судновласників». Клуб несе відповідальність перед своїми членами в такому розмірі, в якому судновласники-члени відповідальні перед третіми особами.

Претензії, за якими відповідальними є судновласники – члени клубу, не можуть заявлятися безпосередньо клубу. Вони заявляються судновласнику, який оплачує обґрунтовану претензію із санкції клубу, після чого клуб відшкодовує йому виплачену суму.

Тема

Загальна аварія та приватна аварія у міжнародному морському приватному праві

Мета вивчення

Надати уявлення та сформувати систему знань про загальну та приватну аварії у міжнародному морському приватному праві, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також можливі шляхи їх вирішення

Результати навчання

Після лекції здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) застосувати сучасні інформаційні технології та інформаційні ресурси з морського права для розв'язання практичних задач
- 2) розробляти проекти нормативно-правових актів з питань діяльності портів, обґрунтовувати доцільність їхнього запровадження
- 3) роз'яснювати матеріально-правові та процесуальні особливості розгляду судами окремих категорій адміністративних справ, що виникають з портової діяльності
- 4) здійснювати правову експертизу проектів нормативно-правових актів, управлінських рішень у сфері роботи портів на предмет відповідності законодавству України
- 5) використовувати в правозастосовній діяльності нормативно-правові акти, що регулюють морські та інші відносини, що виникають з приводу роботи портів.

План

1. Поняття загальної аварії
2. Збитки, що підпадають під розподіл за загальною аварією
3. Застосування Йорк-Антверпенських правил 1990 та 2004 р.р.
4. Порядок складання та оскарження діспаші
5. Поняття приватної аварії

Основний зміст

1. Поняття загальної аварії

Нерідко для того, щоб уникнути небезпеки для судна і вантажу, виявляється необхідним здійснити витрати (сплатити винагороду рятувникам, направити судно на певний час у порт-притулок і оплатити пов'язані із цим додаткові витрати тощо) або навіть пожертвувати якимось майном (наприклад, викинути частину вантажу для полегшення судна, що сидить на міліні, посадити судно, що потопав на міліну, пошкодивши при цьому його корпус тощо). Сенс цього полягає у тому, щоб, пожертвавши меншим (певною грошовою сумою, частиною вантажу, цілісністю корпусу судна тощо), врятувати більшу – основну частину майна, тобто судно, вантаж і фрахт.

Звичайно, що подібні витрати й жертви тягнуть збитки для того учасника перевезення, за рахунок якого їх було зроблено (частіше для судновласника, рідше – для вантажовласника). Однак, оскільки зроблені вони були в загальних інтересах порятунку судна, вантажу і фрахту, було б несправедливо повністю покладати всі ці збитки тільки на того, хто їх зазнав. Тому в морському праві встановлено, що збитки, причиною яких стали витрати або жертвування, здійснені в інтересах загального порятунку судна, вантажу і фрахту, підлягають розподіленню між усіма учасниками перевезення пропорційно вартості зазначеного майна, що належить кожному з них.

Такі збитки в морському праві прийнято називати «загальною аварією». У цьому виразі слово «аварія» вживається не в його звичайному значенні (як синонім пригоди, нещасного випадку, пошкодження або поломки чого-небудь) і навіть не в тому спеціальному значенні, в якому воно зустрічається у Положенні про порядок розслідування аварій морських суден 1957 р. (як назва одного із трьох видів аварійних випадків). У цьому виразі «аварія» означає збитки, що виникли при морському

перевезенні. Загальна аварія – це «загальні збитки», тобто збитки, які повинні нести спільно, разом всі сторони договору перевезення.

Але не всі збитки, що виникають при перевезенні, можуть бути визнані загальною аварією. Такі збитки вважаються приватною аварією. Збитки, що відносяться до приватної аварії, не розподіляються між судом, вантажем і фрахтом. У залежності від конкретних обставин і причин їх виникнення збитки приватної аварії несе той, хто їх зазнав (наприклад, на вантажовласника падають збитки від природної втрати вантажу), або той, хто відповідає за їх заподіяння (наприклад, перевізник повинен відшкодувати збитки від поломки вантажу, викликані його поганим кріпленням у трюмі).

2. Збитки, що підпадають під розподіл за загальною аварією

Всі основні положення про загальну аварію зосереджені у главі 1 розділу IX КТМ України «Загальна аварія». Більшість статей відображають собою, хоча і в дещо іншій редакції, Йорк-Антверпенські правила.

Правила глави 1 розділу IX КТМ застосовуються до суден, які закінчили рейс у порту України після події, що спричинила загальну аварію, якщо інше не встановлено угодою сторін, та до суден, інтереси яких зачіпає загальна аварія, належать до України. На практиці загальна аварія, яка мала місце при перевезенні у закордонному сполученні, у переважній більшості випадків розподіляється за Йорк-Антверпенськими правилами, до яких відсилає коносамент або чартер, і тільки при каботажних перевезеннях застосовуються правила КТМ про загальну аварію.

КТМ України під загальною аварією визначає збитки, яких зазнано внаслідок зроблених навмисно і розумно надзвичайних витрат або пожертвувань з метою врятування судна, фрахту і вантажу, що перевозиться на судні, від загальної для них небезпеки.

До загальної аварії за законодавством України належать:

- 1) збитки, завдані викиданням за борт вантажу або приналежностей судна, а також збитки від пошкодження судна або вантажу під час вжиття заходів загального рятування, зокрема внаслідок проникнення води в трюми через відкриті для викидання вантажу люки або інші зроблені для цього отвори;
- 2) збитки, заподіяні судну або вантажу під час гасіння пожежі на судні, включаючи збитки від здійсненого із цієї метою затоплення судна, що загорілося;
- 3) збитки, заподіяні навмисною посадкою судна на мілину і зняттям такого судна з мілини;
- 4) збитки від пошкодження двигунів, інших машин або котлів судна, що знаходиться на мілині, заподіяні намаганням зняти судно з мілини;
- 5) надзвичайні витрати, пов'язані із перевантаженням вантажу, палива або предметів постачання із судна в ліхтери, з найманням ліхтерів та із зворотним завантаженням на судно, зроблені у разі посадки судна на мілину;
- 6) збитки від пошкодження або загибелі вантажу, палива або предметів постачання, заподіяні переміщенням їх на судні, вивантаженням із судна, зворотним завантаженням і укладанням, а також під час зберігання у тих випадках, коли самі витрати на виконання цих операцій визнаються загальною аварією;
- 7) витрати, зроблені з метою отримання допомоги як за договором про рятування, так і без нього, тією мірою, якою рятувальні операції здійснювалися з метою запобігання небезпеці для судна, фрахту і вантажу;
- 8) збитки від забруднення навколишнього природного середовища, яке виникло внаслідок загальної аварії;
- 9) втрата фрахту, спричинена втратою вантажу, у тих випадках, коли втрата вантажу відшкодовується в порядку розподілу загальної аварії, при цьому із фрахту виключаються витрати, що були б зроблені перевізником вантажу для його отримання, але внаслідок пожертвування зроблені не були.

Цей список не є вичерпним. Так, КТМ України передбачає також витрати, прирівняні до загальної аварії:

- 1) витрати, спричинені вимушеним заходом судна у місце сховища або поверненням у порт відправлення внаслідок нещасного випадку або будь-якої іншої надзвичайної обставини, що спричинила необхідність такого заходу або повернення заради загальної безпеки;

2) витрати, пов'язані з виходом судна з початковим вантажем або його частиною з місця сховища або з порту відправлення, куди воно було змушене повернутися;

3) витрати, пов'язані з переміщенням вантажу, палива або предметів постачання в порту відправлення, заходу або місці сховища, зроблені заради загальної безпеки або для отримання можливості полагодити судові пошкодження, спричинені нещасним випадком чи іншими надзвичайними обставинами, якщо ці полагодження були необхідні для безпечного продовження рейсу;

4) витрати на зберігання, включаючи обґрунтоване страхування, на зворотне завантаження та укладання вантажу, палива або предметів постачання, вивантажених або переміщених за обставин, зазначених у п. 3 ст. 280; але якщо судно визнано непридатним до плавання, якщо воно не продовжило свого початкового рейсу, витрати на зберігання приймаються на загальну аварію до дати визнання судна непридатним до плавання або відмови від рейсу чи до дати закінчення вивантаження вантажу, якщо судно буде визнано непридатним до плавання або відмовилося від рейсу до такої дати;

5) витрати на заробітну плату й утримання судового екіпажу, на паливо і предмети постачання, зроблені у зв'язку з продовженням даного рейсу в результаті заходу судна в місце сховища або повернення його в порт відправлення за обставин, зазначених у пп. 1 і 3 ст. 280; однак, якщо судно визнано непридатним до плавання або якщо воно не продовжило початкового рейсу, такі витрати приймаються на загальну аварію до дати визнання судна непридатним до плавання або відмови від рейсу чи до дати завершення вивантаження вантажу, якщо судно було визнане непридатним до плавання або відмовилося від рейсу до такої дати;

6) витрати на заробітну плату й утримання судового екіпажу, що виникли під час затримки судна в інтересах загальної безпеки у будь-якому місці внаслідок нещасного випадку або іншої надзвичайної обставини, чи для ремонту пошкоджень, заподіяних такою обставиною, якщо ремонт пошкоджень є необхідним для безпечного продовження рейсу. Витрати на паливо, предмети постачання і портові витрати, що виникли під час затримки, відшкодовуються у порядку розподілу загальної аварії, за винятком витрат, що виникли через ремонт, який не приймається на загальну аварію;

7) передбачені у пп. 1 – 6 ст. 280 витрати, спричинені необхідністю переходу судна з місця сховища в інше місце через неможливість здійснити ремонт у першому місці сховища, а також витрати на такий перехід, включаючи тимчасовий ремонт і буксирування;

8) вартість тимчасового ремонту судна, проведеного з метою загальної безпеки в порту відправлення, заходження або в місці сховища, а також вартість тимчасового ремонту пошкоджень, що приймаються на загальну аварію; однак вартість тимчасового усунення випадкових пошкоджень, необхідних тільки для завершення даного рейсу, відшкодовується лише у межах тих відвернутих витрат, що були б віднесені до загальної аварії, якби це усунення не було виконано;

9) усі надзвичайні витрати, зроблені замість інших витрат, що були б віднесені до загальної аварії; однак вони відшкодовуються лише в межах відвернутих витрат незалежно від економії, отриманої будь-ким із учасників загальної аварії внаслідок таких замінюючи витрат.

3. Застосування Йорк-Антверпенських правил 1990 та 2004 р.р.

Йорк-Антверпенського правила є міжнародним правовим звичаєм, який регулює питання, пов'язані із загальною аварією. Перша редакція цих правил була розроблена у м. Йорку (Англія, 1864) і переглянута в 1877 р. у м. Антверпен, звідки і пішла їхня назва. Згодом Правила кілька разів переглядалися. Пізніше у 1990 та у 2004 рр. були прийняті нові тексти деяких статей Правил.

Своєрідність цих правил полягає в тому, що самі по собі вони не мають обов'язкової сили. Їх застосування залежить від того, якщо в коносамент, чартер або при аварійній домовленості міститься спеціальна на те вказівка. Практично у всі проформи коносаментів і чартерів, що вживаються в міжнародному торговому мореплаванні, включено умову про застосування Йорк-Антверпенських правил. Однак цілком можливо, що така умова буде відсутньою у договорі перевезення, і тоді доведеться керуватися національним законодавством.

Йорк-Антверпенські правила взагалі не регулюють порядок складання, виконання та оскарження розрахунку по визначенню загальної аварії (диспаши). Ця процедурна сторона розподілу загальної аварії цілком визначається законодавчими нормами і практикою тієї країни, де складається диспаша. Йорк-Антверпенські правила являють собою детальний звід положень щодо того, які збитки можуть вважатися загальною аварією і як має визначатися їх розмір. Ці правила складаються із двох розділів:

літерного (від А до G) та цифрового (від I до XXII). Цифровий розділ містить положення, стосовно окремих, найбільш типових випадків загальної аварії, а також стосовно розміру окремих видів загальноаварійних збитків та вартості врятованого майна. Визначення загальної аварії та інші положення загального характеру містяться в літерному розділі. На підставі Йорк-Антверпенських правил розподілу загальної аварії можна вимагати незалежно від того, якими були причини небезпеки, що викликали загальноаварійні збитки.

4. Порядок складання та скасування диспаші

Розподіл збитків по загальній аварії є достатньо складним процесом, який вимагає спеціальних знань і досвіду. Саме тому у більшості країн таку роботу виконують фахівці – диспашери. У деяких країнах диспашери є посадовими особами, в інших країнах в якості диспашерів виступають приватні фірми. Часто диспашери об'єднуються в асоціації. Наприклад, в Російській Федерації в Москві при Торгово-промисловій палаті діє Асоціація Диспашерів. У країнах англо-саксонської правової сім'ї використовується термін «average adjuster» як аналог для «диспашери», що має французьке походження. У Нью-Йорку, у США, знаходиться міжнародна організація, що об'єднує диспашерів, заснована в 1954 р. У США складання диспаші (average statement) може бути доручено також аварійному комісару, представнику страховика, який зазвичай тільки перевіряє правильність складання диспаші. У Бельгії, в м. Брюсселі, знаходиться Європейська асоціація Диспашерів, заснована в Антверпені в 1961 р. Відповідно до вимог Статуту Асоціації її членами можуть стати фізичні особи з вищою освітою у сфері морського права, а якщо цього вимагають національні правові норми – пройшли кваліфікаційні іспити і практикують у сфері складання та розрахунків диспаші, крім цього, асоціація висуває й інші вимоги до своїх кандидатів. Так, наприклад, за умови, що в країні проживання асоційованого члена існує внутрішнє об'єднання диспашерів, членство в такій організації є обов'язковим для здобувача. Якщо ж у країні здобувача, призначенням диспашера займається державний орган, то претендент повинен бути у списку цього держоргану. Прийняття в члени Асоціації проходить згідно з голосуванням, і рішення приймається простою більшістю. В Україні діяльність диспашерів не врегульована.

Розподіл загальної аварії починається зі звернення зацікавлених осіб до диспашера. Якщо диспашер визнає у даному випадку наявність загальної аварії, то він пропонує зацікавленим особам надати йому необхідні відомості і документи. На підставі зібраного матеріалу диспашер складає розрахунок по розподілу загальної аварії – диспашу. У ній зазначається сам факт загальної аварії та вказується частка загальноаварійних збитків на судно, вантаж і фрахт і визначається, хто із власників цього майна повинен з урахуванням зроблених ними раніше загальноаварійних витрат і пожертвувань виплатити іншим цю частку повністю або частково, а хто, навпаки, має право на відшкодування загальноаварійних збитків, зазнаних понад тих, що припадають на його частку.

Термін позовної давності щодо оскарження диспаші може залежати від застосовного права і характеру вимоги. Так, англійське право передбачає термін позовної давності за витребування загальноаварійного внеску – 6 років із дня здійснення витрат або пожертвувань. У Російській Федерації термін позовної давності оскарження диспаші – 3 місяці в малому каботажі, а у великому каботажі і в закордонному плаванні – 6 місяців із дня отримання диспаші або аддендума, а за вимогами із загальної аварії – річний термін. В Україні особи, між якими розподілена загальна аварія, відповідно до ст. 291 КТМ України мають право оскаржити диспашу в суді протягом шести місяців із дня її отримання та з обов'язковим повідомленням про це диспашера шляхом направлення йому копії позовної заяви. Направлення диспашеру копії позовної заяви є обов'язковою умовою, оскільки він має право взяти участь у спорі про диспашу. Якщо суд визнає участь диспашера у справі обов'язковою, це право перетворюється на його обов'язок. У суді диспашер має статус третьої особи без самостійних вимог.

За результатом розгляду суд може залишити її в силі, внести до неї зміни або скасувати її і доручити диспашеру скласти нову диспашу відповідно до рішення суду.

Якщо диспаша не була оскаржена у встановлений термін або оскаржена, але суд залишив її в силі, то стягнення по ній може бути зроблено примусово шляхом одержання виконавчого напису нотаріальної контори. Стягнення за диспашею, яка змінена судом, провадиться в порядку, встановленому цивільно-процесуальним законодавством для виконання судових рішень.

5. Поняття приватної аварії

Вираз "приватна аварія" відноситься тільки до збитків або витрат, викликаним морським подією, які несуть виключно або власники судна, що зазнав аварії під час штормової погоди, або власники вантажу, якому було завдано збитків.

Таким чином, збитки від приватної аварії (на відміну від загальноаварійних збитків) несе той, хто їх зазнав. До приватної аварії відноситься збиток, завданий судну без вантажу, а при його наявності - випадковий шкоди, коли причина виникає миттєво і є абсолютно непередбачуваною й невідворотною, наприклад падіння метеорита на судно. Приватна аварія може бути викликана дією непереборної сили, а також бути наслідком неправильних дій екіпажу потерпілого або іншого судна, що призвів до посадки на мілину, зіткнення, пошкодження причальних споруд та ін. До приватної аварії прирівнюється вартість пошкоджень, завданих частинах судна, і вантажу, який постраждав від вогню, а також викинутого за борт самовозгорівшогося вантажу або вантажу, що перевозився не за правилами, прийнятим в торговому мореплаванні. Збитки можуть бути також викликані невиправданим збільшенням тривалості рейсу, простою в зв'язку з виконанням екіпажем судна ремонтно-відновлювальних робіт після шторму, форсування двигунів, машин і котлів судна на плаву при виникненні будь-якої небезпеки.

У разі приватної аварії кожна сторона несе свої власні витрати і збитки, і в даному випадку не може стояти питання про спільні інтереси і спільну відповідальність, як це має місце при загальній аварії. Якщо судно сіло на мілину, але під час припливу знялося своїми силами, пошкодження та збитки, якщо такі мали місце, відносяться до приватної аварії. Однак, якщо судно знялося з мілини за допомогою буксирів і при цьому були зроблені додаткові витрати в загальних інтересах судна, вантажу і фрахту, такий випадок визнається загальною аварією, а витрати розподіляються пропорційно між судном, вантажем і фрахтом.

Методичні вказівки (рекомендації) для викладачів, які проводять практичні заняття

Проведення семінарських занять дозволяє вирішувати такі дидактичні цілі:

- оптимально поєднувати лекційні заняття із систематичною самостійною навчально-пізнавальною діяльністю студентів, їх теоретичну підготовку з практичною;
- розвивати уміння, навички розумової праці, творчого мислення, уміння використовувати теоретичні знання для вирішення практичних завдань;
- формувати у студентів інтерес до науково-дослідної роботи і залучення їх до наукових досліджень, які здійснює кафедра;
- забезпечувати системне повторення, поглиблення і закріплення знань студентів за певною темою;
- формувати уміння і навички здійснення різних видів майбутньої професійної діяльності;
- здійснювати діагностику і контроль знань студентів з окремих розділів і тем програми, формувати уміння і навички виконання різних видів майбутньої професійної діяльності.

Практичні (семінарські) заняття проводяться в об'ємі, не меншому, ніж зазначений у цьому комплексі для таких занять.

При проведенні семінарських занять викладач заздалегідь формує порядок проведення семінарського заняття, у якому визначає порядок і послідовність заслуховування підготовлених відповідно до теми заняття доповідей, обговорення їх, опитування студентів, проведення захисту рефератів, у разі наявності таких та проведення дискусії з теми семінарського заняття.

При підготовці до перших семінарів викладачеві бажано обговорити зі студентами види записів, використання яких допоможе їм приймати участь у обговоренні конкретних проблем:

- виписки, цитати - дослівні, точні записи конкретного тексту з посиланням на джерело інформації та його автора;
- план виступу - сукупність чітко сформульованих, послідовно викладених думок, які відбивають основний зміст прочитаного;
- тези - основні положення тексту без додаткових пояснень;
- конспект - короткий послідовний виклад інформації з першоджерела.

Оцінка доповідей, відповідей на запитання оцінюються за національною шкалою, про що ставиться відмітка у журналі академгрупи.

При проведенні занять, крім відповідей на питання (відповідно до рекомендованих планів), студентами розв'язуються ситуативні завдання (задачі). Оцінювання вирішення ситуативних завдань проводиться також за національною шкалою, про що робиться відмітка в журналі академгрупи.

ПЛАН ПРАКТИЧНИХ ЗАНЯТЬ

Заняття № 1

Тема

Історія формування норм міжнародного морського приватного права. Основні поняття міжнародного морського приватного права. Міжнародні організації з питань морського права

Мета вивчення

Сформувати та закріпити систему знань про історію формування норм міжнародного морського приватного права. Основні поняття міжнародного морського приватного права. Міжнародні організації з питань морського права, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також шляхи їх подолання.

Результати навчання

Після заняття здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) аналізувати і синтезувати досягнення науки міжнародного приватного морського права, зокрема, представлені у іншомовних джерелах
- 2) використовувати в правозастосовній діяльності нормативно-правові акти, що регулюють правовідносини, що виникають з міжнародного торговельного мореплавства

Питання заняття

1. Поняття та предмет міжнародного приватного морського права.
2. Методи регулювання майнових відносин у міжнародному морському приватному праві.
3. Поняття міжнародно-договірної уніфікації міжнародного приватного морського права.
4. Види міжнародно-договірної уніфікації МПМП
5. Діяльність міжнародних організацій у сфері МПМП
6. Поняття міжнародного торговельного судноплавства
7. Види міжнародного торговельного судноплавства.
8. Трампове судноплавство. Лінійне судноплавство. Торгово-промислове судноплавство. Інші форми організації міжнародних перевезень вантажів.

Література

нормативно-правові акти:

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // ВВРУ. – 1995. – № 47. – Ст. 349.
2. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23.06.2005 р. // ОВУ. – 2005. – № 29. – Ст. 1694.

спеціальна література:

3. Кузнецов С.О. Морське право: підруч. / С.О. Кузнецов, Л.І. Пашковська; НУ «ОЮА». – Одеса: Фенікс, 2012. – 236 с.
4. Пашковська Л.І. Перспективи участя України в міжнародних договорах по вопросам міжнародного морського частного права // Матеріали круглого столу : Національний університет «Одеська юридична академія» (26 квітня 2016 р. м. Одеса).
5. Гуреев С.А. Коллизионные проблемы морского права. – М. : Междунар. отнош., 1972. – 224 с.
6. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. – О. : ЛАТСТАР, 2000. – 272 с.
7. Морское право : учеб. пособ. / В.Г. Ермолаев, О.В. Сиваков. – М., 2003. – 255 с.

8. Микита І.П. Універсальна та регіональна уніфікація у сфері міжнародного морського перевезення вантажів / І. Р. Микита // Приватне право і підприємництво. - 2018. - Вип. 18. - С. 198-205. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ppip_2018_18_46

Завдання для поточного контролю знань і вмінь здобувачів вищої освіти

1. Назвіть основні методи регулювання майнових відносин у торговельному мореплавстві.
2. Які переваги має прямий спосіб уніфікації норм морського права?
3. Яким чином уніфікація морського права впливає на морське право України?
4. В яких випадках застосовуються колізійні принципи морського приватного права?
5. Який колізійний принцип морського права дає сторонам можливість самостійно обирати право, яке вони бажають застосувати до відповідного спору?

Тема
Міжнародно-правове регулювання перевезення вантажів морем

Мета вивчення

Сформувати та закріпити систему знань про міжнародно-правове регулювання перевезення вантажів морем, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також шляхи їх подолання

Результати навчання

Після заняття здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) аналізувати і синтезувати досягнення науки міжнародного приватного морського права, зокрема, представлені у іншомовних джерелах
- 2) використовувати в правозастосовній діяльності нормативно-правові акти, що регулюють правовідносини, що виникають з торговельного мореплавства

Література

нормативно-правові акти:

1. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р.
2. Протокол про зміни Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1968 р.
3. Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 р.
4. Міжнародна Конвенція про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів 2009 р.
5. Міжнародна конвенція про безпечні контейнери 1972 р.
6. Митна конвенція, що стосується контейнерів 1972 р.
7. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // ВВРУ. – 1995. – № 47. – Ст. 349.

спеціальна література:

8. Кузнецов С.О. Морське право: підруч. / С.О. Кузнецов, Л.І. Пашковська; НУ «ОЮА». – Одеса: Фенікс, 2012. – 236 с.
9. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. – О. : ЛАТСТАР, 2000. – 272 с.
10. Кокин А. С. Международная морская перевозка груза. М., 2008.
11. Николаева Л.Л. Коммерческая эксплуатация судна : Учебник. - О.: Фенікс, 2006. - 754 с.
12. Николаева Л.Л., Петров И.М. Чартер и коносамент. Основные формы договора морской перевозки грузов. - О.: ОНМА. - 2005. - 147 с.
13. Правила перевозки грузов морем - Гаагские правила, Гаагско-Висбийские правила, Гамбургские правила: Учебно-методическое пособие / Сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов // Библиотека журнала "Торговое мореплавание" (Серия: Раб. тетради). - 1999. - №12/IV.
14. Проформы коносаментов "Congendill", "Conlinebill", "Intankbill": Учебно-методическое пособие/ Сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов // Библиотека журнала "Торговое мореплавание" (Серия: Рабочие тетради). - 1999. - № 11/IV.
15. Чуенко В.Н., Лебедев В.П. Договор морской перевозки грузов. – О.: Фенікс. – 2008. – 140 с.
16. Шутенко В. Коносамент. Ответственность морского перевозчика. - Спб.: Информационный центр "ВЫБОР", 2001. – 96 с.
17. Микита І.П. Універсальна та регіональна уніфікація у сфері міжнародного морського перевезення вантажів / І. Р. Микита // Приватне право і підприємництво. - 2018. - Вип. 18. - С. 198-205. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ppip_2018_18_46

18. Покора І. Є. Гаазькі правила як перший досвід міжнародно-правової регламентації перевезення вантажу морем // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету, 2014. № 11. 2 т. С. 172–175.
19. Калпин А. Г. Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской перевозке грузов (Роттердамские правила) // Право. Журнал Высшей школы экономики, 2010. № 4. С. 40–57.
20. Wilson J. Carriage of goods by sea. London: Longman, 2010. P. 174–231.
21. William Tetley «Summary of Some General Criticism of the UNCITRAL Convention (The
22. Rotterdam Rules). URL: http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Tetley_Criticism_of_Rotterdam_Rules.pdf (дата звернення: 12.12.2018).
23. Асосков А. В. Коллизионное регулирование договорных обязательств. М.: Инфотропик Медиа, 2012. С. 385–394.
24. Рябкін Д. Положення Гаазько-Вісбійських, Гамбургських та Роттердамських правил про обмеження обсягу відповідальності морського перевізника // Порівняльно аналітичне право. 2015. – № 2 – С. 127-130.
25. Допілка В.О., Кішеневська А.С. Відповідальність морського перевізника за невиконання зобов'язань із перевезення вантажів у міжнародному сполученні // порівняльно-аналітичне право – електронне наукове фахове видання юридичного факультету ДВНЗ «Ужгородський національний університет». – № 4. – 2018.
26. Лукасевич-Крутник І. Відправник вантажу як учасник договірних відносин із надання транспортних послуг // Підприємництво, господарство і право. – 2019. – № 5. – С. 42-46.
27. Лукасевич-Крутник І. Одержувач вантажу як учасник договірних відносин із надання транспортних послуг // Підприємництво, господарство і право. – 2019. – № 1. – С. 8-13.
28. Дефолт по торговым контрактам и чартерам / А.А. Ницевич, Н.В. Мельников, Н.Б. Мирошниченко и др. – Одесса : Феникс, 2017. – 92 с.

Питання заняття

1. Основні нормативно-правові акти щодо договору морського перевезення вантажу: міжнародні та національні.
2. Договір морського перевезення вантажу: поняття, визначення, сфера застосування.
3. Сторони договору морського перевезення вантажу.
4. Форма, підтвердження змісту та наявності договору морського перевезення вантажу.
5. Суттєві умови договору морського перевезення вантажу.
6. Роль та функції коносаменту

Завдання для поточного контролю знань і вмінь здобувачів вищої освіти

1. Назвіть правові режими, які регламентують перевезення вантажів морем.
2. Що таке розрахункова одиниця, яка застосовується для обмеження відповідальності при здійсненні морського перевезення вантажу.
3. Назвіть обов'язки перевізника при здійсненні перевезення вантажу відповідно до Гамбурзьких правил.
4. Порівняйте обставини звільнення від відповідальності перевізника за міжнародними конвенціями та КТМ України

Тема

Міжнародно-правове регулювання перевезення морем пасажирів. Договір морського круїзу

Мета вивчення

Сформувати та закріпити систему знань міжнародно-правове регулювання перевезення морем пасажирів. Договір морського круїзу, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також шляхи їх подолання.

Результати навчання

Після заняття здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) аналізувати і синтезувати досягнення науки міжнародного приватного морського права, зокрема, представлені у іншомовних джерелах
- 2) використовувати в правозастосовній діяльності нормативно-правові акти, що регулюють правовідносини, що виникають з торговельного мореплавства
- 3) застосувати сучасні інформаційні технології та інформаційні ресурси з морського права для розв'язання практичних задач

Література

нормативно-правові акти:

1. Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. та Протоколи 1976 та 1990 рр. до цієї конвенції, Поправки до Афіньської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 2002 р.
2. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // ВВРУ. – 1995. – № 47. – Ст. 349.

спеціальна література:

3. Кузнецов С.О. Морське право: підруч. / С.О. Кузнецов, Л.І. Пашковська; НУ «ОЮА». – Одеса: Фенікс, 2012. – 236 с.
4. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. – О. : ЛАТСТАР, 2000. – 272 с.
5. Морское право : учеб. пособ. / В.Г. Ермолаев, О.В. Сиваков. – М., 2003. – 255 с.
6. Пассажирский чартер "INCHARPASS": Учебно-методическое пособие / Сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов // Библиотека журнала "Торговое мореплавание" (Серия: Рабочие тетради). - 1999. - №14/IV.
7. Правила морской перевозки пассажиров: Учебно-методическое пособие / Сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов // Библиотека журнала "Торговое мореплавание" (Серия: Рабочие тетради). - 1999. - №15/IV.
8. Ольховик Л.А., Павленко В.С. Круїз як договір про надання туристичних послуг // Південноукраїнський правничий часопис. – 2018. - № 3. – С. 81-84. Режим доступу <http://www.sulj.oduvs.od.ua/archive/2018/3/23.pdf>

Питання заняття

1. Договір морського перевезення пасажирів: поняття, визначення, сфера застосування.
2. Основні нормативно-правові акти щодо договору морського перевезення пасажирів: міжнародні та національні. Сторони договору морського перевезення пасажирів.
3. Форма, підтвердження змісту та наявності договору морського перевезення пасажирів.

4. Суттєві умови договору морського перевезення пасажирів.
5. Договір морського круїзу.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь здобувачів вищої освіти

1. Назвіть відмінності між договором морського перевезення пасажирів та договором морського круїзу.
2. В яких випадках перевізник, працівник або агент перевізника не вправі скористатися межами відповідальності відповідно до положень Афінської конвенції 1974 року?

Тема

Міжнародно-правове регулювання фрахтування суден

Мета вивчення

Сформувати та закріпити систему знань про міжнародно-правове регулювання фрахтування суден, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також шляхи їх подолання

Результати навчання

Після заняття здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) аналізувати і синтезувати досягнення науки міжнародного приватного морського права, зокрема, представлені у іншомовних джерелах
- 2) використовувати в правозастосовній діяльності нормативно-правові акти, що регулюють правовідносини, що виникають з торговельного мореплавства
- 3) застосувати сучасні інформаційні технології та інформаційні ресурси з морського права для розв'язання практичних задач

Література

нормативно-правові акти:

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // ВВРУ. – 1995. – № 47. – Ст. 349.

спеціальна література:

2. Кузнецов С.О. Морське право: підруч. / С.О. Кузнецов, Л.І. Пашковська; НУ «ОЮА». – Одеса: Фенікс, 2012. – 236 с.
3. Пашковская Л.И. Слот-чартер в таможенном деле / Л.И. Пашковская // Митна справа : Науково-аналітичний журнал. - 2011. - № 4. - С. 10-16.
4. Пашковська Л.І. Морське фрахтування: застосування проформ у практиці // <http://ukrainepravo.com/international-law/private-international-law/morske-frakhtuvannya-zastosuvannya-proform-u-praktytsi/> 11 липня 2018
5. Рылов С.И., Горшков Я.А. Фрахтование морских судов : учебное издание. – Одесса, ОГМУ, 1999. – 174 с.
6. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. – О. : ЛАТСТАР, 2000. – 272 с.
7. Дрогобецкая Н. Рейсовый чартер и коносамент: правовые аспекты. // Судоходство, 2003. № 1-2, - С. 69-70.
8. Чартер “Gencon”: Учебно-методическое пособие / Сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов // Библиотека журнала “Торговое мореплавание” (Серия: Рабочие тетради). – 1999. – № 10. – 24 с.
9. Стандартный бербоут-чартер “Barecon 89”: Учебно-методическое пособие / Сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов // Библиотека журнала “Торговое мореплавание” (Серия: Рабочие тетради). – 1999. – № 9. – 24 с.
10. Универсальный тайм-чартер "Baltimex 39": Учебно-методическое пособие/ Сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов // Библиотека журнала "Торговое мореплавание" (Серия: Рабочие тетради). - 1999. - № 8/IV.
11. Забелин В.Г. Фрахтовые операции во внешней торговле: Учебное пособие. - М.: РосКонсульт, 2000. - 256 с.
12. Николаева Л.Л., Петров И.М. Чартер и коносамент. Основные формы договора морской перевозки грузов. - О.: ОНМА. - 2005. - 147 с.
13. Шутенко В. Аренда судов. - Спб.: Информационный центр “ВЫБОР”, 2003. – 136 с.

14. Дефолт по торговим контрактам и чартерам / А.А. Ницевич, Н.В. Мельников, Н.Б. Мирошниченко и др. – Одесса : Феникс, 2017. – 92 с.

Питання заняття

1. Фрахтування суден: поняття та визначення.
2. Види договорів фрахтування суден. Типові проформи чартерів.
3. Тайм-чартер: поняття, визначення, форма, сторони, суттєві умови.
4. Бербоут-чартер: поняття, визначення, форма, сторони, суттєві умови.
5. Слот-чартер.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь здобувачів вищої освіти

1. Назвіть види фрахтування суден та окресліть, в чому полягає їх принципова відмінність.
2. Які проформи тайм-чартеру застосовуються в міжнародній практиці та окресліть, в чому полягає їх відмінність.
3. Які функції виконує та чиї розпорядження виконує капітан та екіпаж судна в тайм-чартері?
4. Яким чином здійснюється процедура передачі судна у тайм-чартер?
5. Назвіть відмінності бербоут-чартеру та основні інтереси сторін.
6. В чому полягають особливості фрахтування контейнеровозів та пасажирських суден?

Тема

Обмеження відповідальності судновласника у міжнародному морському приватному праві

Мета вивчення

Сформувати та закріпити систему знань про обмеження відповідальності судновласника у міжнародному морському приватному праві, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також шляхи їх подолання

Результати навчання

Після заняття здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) аналізувати і синтезувати досягнення науки міжнародного приватного морського права, зокрема, представлені у іншомовних джерелах
- 2) використовувати в правозастосовній діяльності нормативно-правові акти, що регулюють правовідносини, що виникають з торговельного мореплавства

Література

нормативно-правові акти:

1. Конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден 1957 р.
2. Конвенція про обмеження відповідальності за морськими вимогами 1976 р.
3. Конвенція про відповідальність та компенсацію збитків у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 р.
4. Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 р.
5. Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну забрудненням бункерним паливом 2001 р.
6. Конвенція про цивільну відповідальність в галузі морських перевезень ядерних матеріалів 1971 р.
7. Віденська конвенція про цивільну відповідальність за ядерну шкоду від 21 травня 1963 р. та Протокол про внесення поправок до Віденської конвенції 1997 р. // Офіційний вісник України. 2005. – № 21.
8. Конвенція про додаткове відшкодування за ядерну шкоду 1997 р.
9. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р.
10. Протокол про зміни Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1968 р.
11. Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 р.
12. Міжнародна Конвенція про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів 2009 р.
13. Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. та Протоколи 1976 та 1990 рр. до цієї конвенції, Поправки до Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 2002 р.
14. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // ВВРУ. – 1995. – № 47. – Ст. 349.

спеціальна література:

15. Кузнецов С.О. Морське право: підруч. / С.О. Кузнецов, Л.І. Пашковська; НУ «ОЮА». – Одеса: Фенікс, 2012. – 236 с.
16. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. – О. : ЛАТСТАР, 2000. – 272 с.
17. Морское право : учеб. пособ. / В.Г. Ермолаев, О.В. Сиваков. – М., 2003. – 255 с.

18. Правовое регулирование ограничения ответственности судовладельцев: Учебное пособие / Сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов // Библиотека журнала "Торговое мореплавание" (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). – 1999. – № 10. – 24 с.

Питання заняття

1. Історична генеза інституту обмеження відповідальності судновласника
2. Законодавство про обмеження відповідальності судновласника.
3. Особи, що мають право на обмеження відповідальності.
4. Вимоги, за якими відповідальність судновласника може бути обмежена.
5. Межі відповідальності судновласника.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь здобувачів вищої освіти

1. Проаналізуйте межі відповідальності за забруднення моря нафтою за Конвенцією про цивільну відповідальність 1969 р. та Протоколів до неї 1984 та 1992 рр.
2. Назвіть основні принципи відповідальності за ядерну шкоду.

Тема

Міжнародно-правове регулювання рятування на морі

Мета вивчення

Сформувати та закріпити систему знань про міжнародно-правове регулювання рятування на морі, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також шляхи їх подолання

Результати навчання

Після заняття здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) аналізувати і синтезувати досягнення науки міжнародного приватного морського права, зокрема, представлені у іншомовних джерелах
- 2) використовувати в правозастосовній діяльності нормативно-правові акти, що регулюють правовідносини, що виникають з торговельного мореплавства

Література

нормативно-правові акти:

1. Конвенція про об'єднання деяких правил відносно надання допомоги та рятування на морі 1910 р.
2. Конвенція про рятування 1989 р.
3. Конвенція про пошук та рятування на морі 1979 р.
4. Керівництво ІМО для торгових суден з пошуку і рятуванню 1995/2004 гг
5. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // ВВРУ. – 1995. – № 47. – Ст. 349.

спеціальна література:

6. Кузнецов С.О. Морське право: підруч. / С.О. Кузнецов, Л.І. Пашковська; НУ «ОЮА». – Одеса: Фенікс, 2012. – 236 с.
7. Пашковская Л. И. Спасание незаконных мигрантов на море / Л. И. Пашковская // Lex portus. - 2016. - № 1. - С. 170-180.
8. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. – О. : ЛАТСТАР, 2000. – 272 с.
9. Морское право : учеб. пособ. / В.Г. Ермолаев, О.В. Сиваков. – М., 2003. – 255 с.
10. Спасание на море / Супруненко А.В., А.А. Ницевич, Н.В. Мельников, В.П. Лебедев. – Одесса : Феникс, 2009. – 136 с.
11. Леонтьев І.Г., О.О. Балобанов. Безпека, пошук, рятування на морі : правове регулювання. – Одеса: Латстар, 2002. – 72 с.
12. Сидорченко В. Ф. Стандарты чрезвычайных действий при спасании на море. СПб., 2009.
13. Сидорченко В.Ф. Правовой статус спасателей судов и грузов на море. Л., 1978.
14. Сидорченко В.Ф. Суда-спасатели их служба. Л.; 1985.

Питання заняття

1. Міжнародні нормативно-правові акти щодо рятування на морі.
2. Договір рятування.
3. Визначення розміру винагороди за рятування.
4. Компенсація Scoric clause при рятуванні.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь здобувачів вищої освіти

1. Назвіть принципи рятування майна та людей.

Тема

Приватно-правова відповідальність за забруднення морського середовища з суден

Мета вивчення

Сформувати та закріпити систему знань про приватно-правову відповідальність за забруднення морського середовища з суден, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також шляхи їх вирішення.

Результати навчання

Після заняття здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) аналізувати і синтезувати досягнення науки міжнародного приватного морського права, зокрема, представлені у іншомовних джерелах
- 2) використовувати в правозастосовній діяльності нормативно-правові акти, що регулюють правовідносини, що виникають з торговельного мореплавства

Література

нормативно-правові акти:

1. Конвенція про цивільну відповідальність за забруднення моря нафтою 1992 р.
2. Конвенція про цивільну відповідальність за забруднення моря бункерною нафтою
3. Конвенція про видалення затонулих суден в територіальному морі
4. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // ВВРУ. – 1995. – № 47. – Ст. 349.

спеціальна література:

5. Кузнецов С.О. Морське право: підруч. / С.О. Кузнецов, Л.І. Пашковська; НУ «ОЮА». – Одеса: Фенікс, 2012. – 236 с.
6. Пашковская Л. И. Правовая регламентация гражданской ответственности по возмещению ущерба в результате загрязнения бункерным топливом / Л. И. Пашковская // Митна справа : Науково-аналітичний журнал. - 2012. - № 6. - С. 117-125.
7. Пашковская Л.И. Правовая регламентация страхования для исполнения обязательств по возмещению ущерба в результате загрязнения бункерным топливом // Теоретичні та практичні проблеми забезпечення сталого розвитку державності та права : матеріали Міжнар.наук.конф. (Одеса, 30 листопада 2012 р.). Т.1 (відп. за випуск д.ю.н. В.Дрьомін, Одеська національна юридична академія) – Одеса : Фенікс, 2012 – 823 с.
8. Пашковська Л.І. Ядерний інцидент на морі / Л.І. Пашковська // Правове життя сучасної України : тези доповідей Міжнар. наук. конф. проф.-викл. і аспірант. складу (Одеса, 21-22 травня 2010 р.) . 2010 . - 810 с. - С. 367-369.
9. Пашковская Л.И. Некоторые вопросы распространения действия Конвенции об удалении затонувших судов на территориальное море // Тези. Традиції та новації юридичної науки: минуле, сучасне, майбутнє: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції. (м. Одеса, Видавничий дім «Гельветика», 2017. – 788 с. (с. 476-479)
10. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. – О. : ЛАТСТАР, 2000. – 272 с.
11. Морское право : учеб. пособ. / В.Г. Ермолаев, О.В. Сиваков. – М., 2003. – 255 с.
12. Каракаш И.И., Короткий Т.Р. Региональное сотрудничество государств в области охраны морской среды. – Одеса, 2001.
13. Звягінцева Д.С. Судноплавство як фактор забруднення морського середовища. / Д.С. Звягінцева // Актуальні проблеми політики : зб. наук. пр. / редкол. : С. В. Ківалов (голов. ред.), Л. І. Кормич (заст. голов. ред.), Ю. П. Аленін [та ін.] ; МОНмолодьспорт України, НУ ОЮА. – Одеса : Фенікс, 2011. – Вип. 12-18 . С.110 - 116.

Питання заняття

1. Поняття забруднення морського середовища та його види.
2. Основні нормативно-правові акти щодо відповідальності за забруднення морського середовища: міжнародні та національні.
3. Відповідальність за забруднення морського середовища
4. Міжнародний фонд для компенсації шкоди від забруднення нафтою

Завдання для поточного контролю знань і вмінь здобувачів вищої освіти

1. Назвіть основні принципи відповідальності за ядерну шкоду.

Тема

Діяльність Міжнародного фонду з компенсації збитків від забруднення морського середовища нафтою 1992 р.

Мета вивчення

Сформувати та закріпити систему знань про діяльність Міжнародного фонду з компенсації від забруднення морського середовища 1992, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також шляхи їх вирішення.

Результати навчання

Після заняття здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) аналізувати і синтезувати досягнення науки міжнародного приватного морського права, зокрема, представлені у іншомовних джерелах
- 2) використовувати в правозастосовній діяльності нормативно-правові акти, що регулюють правовідносини, що виникають з торговельного мореплавства
- 3) роз'яснювати матеріально-правові та процесуальні особливості розгляду судами окремих категорій справ, що виникають із забруднення морського середовища нафтою за участі Фонду 1992

Література

нормативно-правові акти:

1. Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 р.
2. Міжнародна конвенція про створення Міжнародного фонду з компенсації від забруднення морського середовища 1992 р.
3. Протокол до Міжнародної конвенції про створення Міжнародного фонду з компенсації від забруднення морського середовища 1992 р. «Про створення додаткового компенсаційного фонду з компенсації від забруднення морського середовища 1992 р.» 2005 р.
4. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // ВВРУ. – 1995. – № 47. – Ст. 349.

спеціальна література:

5. Кузнецов С.О. Морське право: підруч. / С.О. Кузнецов, Л.І. Пашковська; НУ «ОЮА». – Одеса: Фенікс, 2012. – 236 с.
6. Пашковская Л.И. Международно-правовой механизм компенсации убытков Международным фондом для компенсации ущерба от загрязнения нефтью / Л. И. Пашковская // Митна справа : Науково-аналітичний журнал. - 2013. - № 1. - С. 80-87.
7. Пашковська Л.І. Особенности рассмотрения требований Международным фондом для компенсации ущерба от загрязнения нефтью // Правові та інституційні механізми забезпечення сталого розвитку України : Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (15-16 травня 2015 р., м.Одеса) : у 2 т. Т. 2 (відпов. ред. М.В. Афанасьєва). – Одеса : Юридична література, 2015 – 764 с.

Питання заняття

1. Історія створення Фонду з компенсації від забруднення морського середовища 1992
2. Структура фонду та органи управління
3. Правова основа режиму компенсації. Розмір компенсації, інциденти, збиток від яких підлягає компенсації
4. Вимоги щодо виплати компенсації. Претензії та позови. Строки позовної давності
5. Особливості окремих видів претензій

Завдання для поточного контролю знань і вмінь здобувачів вищої освіти

1. Проаналізуйте перспективи приєднання України до Міжнародної конвенції про створення Міжнародного фонду з компенсації від забруднення морського середовища 1992 р.
2. Дізнайтеся про умови і порядок задоволення претензій держав до Фонду с приводу компенсації збитків в разі настання інциденту

Тема

Морський арбітраж

Мета вивчення

Сформувати та закріпити систему знань про морський арбітраж, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також можливі шляхи їх вирішення

Результати навчання

Після заняття здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) застосувати сучасні інформаційні технології та інформаційні ресурси з морського права для розв'язання практичних задач
- 2) аналізувати і синтезувати досягнення науки міжнародного приватного морського права, зокрема, представлені у іншомовних джерелах
- 3) використовувати в правозастосовній діяльності нормативно-правові акти, що регулюють праввідносини, що виникають з торговельного мореплавства

Література

нормативно-правові акти:

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // ВВРУ. – 1995. – № 47. – Ст. 349.
2. Про міжнародний комерційний арбітраж: Закон України від 24.02.1994 р. // ВВРУ. – 1994. – № 25. – Ст.198

спеціальна література:

3. Кузнецов С.О. Морське право: підруч. / С.О. Кузнецов, Л.І. Пашковська; НУ «ОЮА». – Одеса: Фенікс, 2012. – 236 с.
4. Пашковская Л. И. Ключевые аспекты принципа конфиденциальности международных коммерческих арбитражей / Л. И. Пашковская // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція : зб. наук. праць . - 2012. - Вип. 4. - 244 с. - С. 229-235.
5. Пашковська Л.І. Правовий статус арбітра при вирішенні приватно-правових спорів Морською арбітражною комісією при ТПП України // <http://ukrainepravo.com/international-law/private-international-law/pravovyy-status-arbitra-pri-vyrisheni-pryvatno-pravovykh-sporiv-morskoyu-arbitrazhnoyu-komisiyeyu-pr/> 14 вересня 2018
6. Пашковська Л.І. Угоди про арбітраж та арбітражні застереження у морському приватному праві // Правове життя сучасної України : матер. Міжнародної наук. конф. проф.-викл. Складу (Одеса, 20-21 квітня 2012 р.). Т. 2 / від. За випуск д.ю.н., проф. В.М. Дрьомін / Націон.ун-т «Одеська юридична академія». - Одеса : Фенікс, 2012. - С.117-119.
7. Гиллис Веттер. Выбор права в международной арбитражной процедуре // Международный коммерческий арбитраж в Швеции. – М., 1984.
8. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. – О. : ЛАТСТАР, 2000. – 272 с.
9. Зыков Р. Практические рекомендации по составлению арбитражной оговорки // Арбитражный и гражданский процесс. – 2008. – № 11.
10. Лондонский морской и торговый арбитраж : путеводитель / А.А. Ницевич, Н.В. Мельников, Н.Б. Мирошниченко, А.Б. Перепелица, под ред. Н.Б. Мирошниченко. – Одесса : Феникс, 2016. – 36 с.

Питання заняття

1. Підвідомчість та підсудність спорів, пов'язаних із торговельним мореплавством.
2. Угоди про арбітраж та арбітражні застереження.

3. Спори, підвідомчі Морській арбітражній комісії при ТПП України. Процедура вирішення спорів у Морській арбітражній комісії при ТПП України
4. Виконання рішень морських арбітражів

Завдання для поточного контролю знань і вмінь здобувачів вищої освіти

1. Яким чином має вчинити український суд, якщо до нього надійде позовна заява про розгляд справи, за умов, що між сторонами підписане арбітражне застереження?
2. Яким чином мають виконуватися рішення арбітражних судів?
3. Складіть процесуальні документи щодо виконання рішення арбітражного органу в Україні.

Тема
Арешти морських суден

Мета вивчення

Сформувати та закріпити систему знань про арешти морських суден, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також можливі шляхи їх вирішення

Результати навчання

Після заняття здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) застосувати сучасні інформаційні технології та інформаційні ресурси з морського права для розв'язання практичних задач
- 2) аналізувати і синтезувати досягнення науки міжнародного приватного морського права, зокрема, представлені у іншомовних джерелах
- 3) використовувати в правозастосовній діяльності нормативно-правові акти, що регулюють правовідносини, що виникають з торговельного мореплавства

Література

нормативно-правові акти:

1. Конвенція про арешт суден 1999 р.
2. Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються арешту морських суден 1952 р.
3. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // ВВРУ. – 1995. – № 47. – Ст. 349.
4. Про приєднання України до Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна: Закон України від 07.09.2011 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2012. – № 15. – Ст. 97.
5. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення підсудності справ про арешт на морські судна: Закон України від 20.12.2011 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2012. – № 29. – Ст. 342.

спеціальна література:

6. Кузнецов С.О. Морське право: підруч. / С.О. Кузнецов, Л.І. Пашковська; НУ «ОЮА». – Одеса: Фенікс, 2012. – 236 с.
7. Брильов О.А. Арешт суден по забезпеченню морських вимог за законодавством України. – Миколаїв: Атол, 2002. – 242 с.
8. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. – О. : ЛАТСТАР, 2000. – 272 с.
9. Джунусова Д.Н. Международное морское право: учеб. пособ. / Д.Н. Джунусова. – Астрахань: Астраханский государственный университет, Издательский дом «Астраханский университет», 2012. – 328 с.

Питання заняття

1. Основні нормативно-правові акти щодо арешту суден: міжнародні та національні.
2. Види арешту суден.
3. Підстави для арешту морських суден.
4. Судова процедура арешту судна in rem, як засіб отримання забезпечення.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь здобувачів вищої освіти

1. За якими морськими вимогами є можливим арешт морського судна?
2. Складіть процесуальні документи щодо кожного з видів морських вимог для арешту судна.

Тема

Міжнародно-правове регулювання морського страхування

Мета вивчення

Сформувати та закріпити систему знань про міжнародно-правове регулювання морського страхування, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також можливі шляхи їх вирішення

Результати навчання

Після заняття здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) застосувати сучасні інформаційні технології та інформаційні ресурси з морського права для розв'язання практичних задач
- 2) аналізувати і синтезувати досягнення науки міжнародного приватного морського права, зокрема, представлені у іншомовних джерелах
- 3) використовувати в правозастосовній діяльності нормативно-правові акти, що регулюють правовідносини, що виникають з торговельного мореплавства

Література

нормативно-правові акти:

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // ВВРУ. – 1995. – № 47. – Ст. 349.
2. Про страхування : Закон України від 07.03.1996 // ВВРУ. – 1996. – № 18. – Ст. 78.

спеціальна література:

3. Кузнецов С.О. Морське право: підруч. / С.О. Кузнецов, Л.І. Пашковська; НУ «ОЮА». – Одеса: Фенікс, 2012. – 236 с.
4. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. – О. : ЛАТСТАР, 2000. – 272 с.
5. Морское право : учеб. пособ. / В.Г. Ермолаев, О.В. Сиваков. – М., 2003. – 255 с.
6. Ефимов С.Л. Морское страхование. Теория и практика: Учеб. – М.: РосКонсульт, 2001. – 448 с.

Питання заняття

1. Історія виникнення та становлення морського страхування.
2. Морське договірне та взаємне страхування.
3. Договір морського страхування: основні умови, форма, сторони, їхні права та обов'язки.
4. Морське взаємне страхування: поняття та визначення. Провідні товариства морського взаємного страхування: статутні документи, сфера діяльності, порядок внесення внесків та виплати страхових відшкодувань.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь здобувачів вищої освіти

1. Дослідіть історію розвитку морського взаємного страхування

Тема

Загальна аварія та приватна аварія у міжнародному морському приватному праві

Мета вивчення

Сформувати та закріпити систему знань про загальну аварію та приватну аварію у міжнародному морському приватному праві, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також можливі шляхи їх вирішення

Результати навчання

Після заняття здобувач вищої освіти буде (спроможний):

- 1) застосувати сучасні інформаційні технології та інформаційні ресурси з морського права для розв'язання практичних задач
- 2) аналізувати і синтезувати досягнення науки міжнародного приватного морського права, зокрема, представлені у іншомовних джерелах
- 3) використовувати в правозастосовній діяльності нормативно-правові акти, що регулюють правовідносини, що виникають з торговельного мореплавства

Література

нормативно-правові акти:

1. Йорк-Антверпенські правила 1974 р. зі змінами 1990, 2004, 2016 рр. // https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_005
2. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // ВВРУ. – 1995. – № 47. – Ст. 349.

спеціальна література:

3. Кузнецов С.О. Морське право: підруч. / С.О. Кузнецов, Л.І. Пашковська; НУ «ОЮА». – Одеса: Фенікс, 2012. – 236 с.
4. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. – О. : ЛАТСТАР, 2000. – 272 с.
5. Морское право : учеб. пособ. / В.Г. Ермолаев, О.В. Сиваков. – М., 2003. – 255 с.
6. Общая авария / Короткий Т.Р., Мельников Н.В., Ницевич А.А., Лебедев В.П., Ходаковская А.С. – Одесса : Феникс, 2007. – 136 с.

Питання заняття

1. Поняття загальної аварії
2. Збитки, що підпадають під розподіл за загальною аварією
3. Застосування Йорк-Антверпенських правил 1990 та 2004 р.р.
4. Порядок складання та оскарження діспаші
5. Поняття приватної аварії

Завдання для поточного контролю знань і вмінь здобувачів вищої освіти

1. Здійсніть аналіз змін, що були внесені в 1990, 2004, 2016 роках.
2. Проаналізуйте Йорк-Антверпенські правила та КТМ України

Критерії оцінювання під час поточного контролю

У відповідності до визначених критеріїв поточний контроль здійснюється за визначеною силабусом (робочою навчальною програмою) системою.

Оцінювання			
Пункт оцінки	% підсумкової оцінки	Групове чи індивідуальне оцінювання	Посилання на РН навчальної дисципліни
	денна		
Лекції	10	індивідуальне оцінювання	1 – 8
Практичні заняття	40	індивідуальне оцінювання	1 – 8
Іспит	50	індивідуальне оцінювання	1 – 8
	100		

Шкала оцінювання			
Оцінка	Відсотки	Бали	Опис
A		90-100	відмінно
B		82-89	добре
C		75-81	добре
D		64-74	задовільно
E		60-63	задовільно
Fx		35-59	незадовільно з можливістю повторного складання
F		1-34	незадовільно з обов'язковим повторним вивченням дисципліни

Методичні вказівки (рекомендації) для викладачів, які проводять практичні заняття

Проведення семінарських занять дозволяє вирішувати такі дидактичні цілі:

- оптимально поєднувати лекційні заняття із систематичною самостійною навчально-пізнавальною діяльністю студентів, їх теоретичну підготовку з практичною;
- розвивати уміння, навички розумової праці, творчого мислення, уміння використовувати теоретичні знання для вирішення практичних завдань;
- формувати у студентів інтерес до науково-дослідної роботи і залучення їх до наукових досліджень, які здійснює кафедра;
- забезпечувати системне повторення, поглиблення і закріплення знань студентів за певною темою;
- формувати уміння і навички здійснення різних видів майбутньої професійної діяльності;
- здійснювати діагностику і контроль знань студентів з окремих розділів і тем програми, формувати уміння і навички виконання різних видів майбутньої професійної діяльності.

Практичні (семінарські) заняття проводяться в об'ємі, не меншому, ніж зазначений у цьому комплексі для таких занять.

При проведенні семінарських занять викладач заздалегідь формує порядок проведення семінарського заняття, у якому визначає порядок і послідовність заслуховування підготовлених відповідно до теми заняття доповідей, обговорення їх, опитування студентів, проведення захисту рефератів, у разі наявності таких та проведення дискусії з теми семінарського заняття.

При підготовці до перших семінарів викладачеві бажано обговорити зі студентами зміст китайського прислів'я: "Найкраща пам'ять гірша, ніж найгірше чорнило". Слід також продемонструвати першокурсникам види записів, використання яких допоможе їм приймати участь у обговоренні конкретних проблем:

- виписки, цитати - дослівні, точні записи конкретного тексту з посиланням на джерело інформації та його автора;
- план виступу - сукупність чітко сформульованих, послідовно викладених думок, які відбивають основний зміст прочитаного;
- тези - основні положення тексту без додаткових пояснень;
- конспект - короткий послідовний виклад інформації з першоджерела. Для оперативного використання студентам можна рекомендувати накопичувати інформацію на спеціальних картках - аркушах твердого паперу невеликого формату.

Оцінка доповідей, відповідей на запитання оцінюються за національною шкалою, про що ставиться відмітка у журналі академгрупи.

При проведенні занять, крім відповідей на питання (відповідно до рекомендованих планів), студентами розв'язуються ситуативні завдання (задачі).

Оцінювання вирішення ситуативних завдань проводиться також за національною шкалою, про що робиться відмітка в журналі академгрупи.

Методичні вказівки (рекомендації) для студентів з організації самостійної роботи

Самостійна робота – це вид розумової діяльності, за якої студент самостійно (без сторонньої допомоги) опрацьовує теми, вирішує задачі або виконує завдання на основі знань, отриманих з підручників, книг, на лекціях та практичних заняттях.

Самостійна робота студентів – це специфічний вид навчання, головною метою якого є формування самостійності суб'єкта, що вчиться, формування його вмінь, знань і навичок; здійснюється безпосередньо через зміст і методи всіх видів навчальних занять.

Самостійна робота студента з курсу міжнародного морського приватного права включає:

- самостійний пошук необхідної інформації, набуття знань, використання цих знань для розв'язання навчальних, наукових і професійних завдань;
- творче сприйняття й осмислення навчального матеріалу в ході лекції, підготовки до практичних занять та екзамену.
- самоосвіту з зазначених тем курсу.

Для самостійної роботи студенти:

- можуть використовувати навчально-методичний посібник для допомоги в організації своєї самостійної роботи;
- повинні відвідувати бібліотеку НУ ОЮА для пошуку та опрацювання необхідної літератури з теми;
- використовувати інтернет-ресурси;
- можуть звертатися до викладача для отримання методичних вказівок, шляхом проведення консультацій, бесід;
- протягом навчального процесу відвідувати наукові конференції для отримання нового досвіду, а також самим приймати участь у наукових студентських конференціях.

Високоєфективною самостійною роботою студентів можна вважати таку, котра досягла наступних результатів:

- студент проявляє самостійне, творче мислення, уміє користуватися понятійним апаратом, синтезувати знання з ряду тем, вільно справляється з практичними завданнями;
- студент повністю засвоює програмовий матеріал;
- студент уміє застосовувати основні положення, принципи теорії при аналізі сучасної дійсності;
- студент глибоко вивчив першоджерела;
- студент оволодів навичками самостійної роботи (уміє здійснювати пошук необхідної літератури, її вивчати та вести записи).

ЗАВДАННЯ ДЛЯ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ

Мета самостійної роботи

Поглибити та закріпити систему знань про сучасні тенденції розвитку морського приватного права, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також шляхи їх подолання.

Результати навчання

Після виконання завдання для самостійної роботи здобувач вищої освіти буде (спроможний):

3) аналізувати і синтезувати досягнення науки міжнародного приватного морського права, зокрема, представлені у іншомовних джерелах

4) використовувати в правозастосовній діяльності нормативно-правові акти, що регулюють правовідносини, що виникають з міжнародного торговельного мореплавства

Література для самостійної роботи

При виконанні завдань для самостійної роботи здобувач вищої освіти має керуватися нормативно-правовими актами та спеціальною літературою, що подана для відповідного практичного заняття із запланованої теми.

Завдання № 1

Тема

Історія формування норм міжнародного морського приватного права. Основні поняття міжнародного морського приватного права. Міжнародні організації з питань морського права

Зміст завдання самостійної роботи:

1. Охарактеризуйте діяльність Міжнародного морського комітету з розробки та прийняття міжнародних угод у сфері торговельного судноплавства.
2. Охарактеризуйте діяльність Міжнародної морської організації (ІМО) з розробки та прийняття міжнародних угод у сфері правового режиму портів.
3. Здійсніть аналіз колізійних принципів міжнародного морського права – принцип автономії волі, закон місця укладення договору (*lex loci contractus*), закон місця виконання договору (*lex loci solutionis*), закон «національності» юридичної особи (*lex societatis*), закон місця скоєння правопорушення (*lex loci delicti commissi*), закон суду розгляду справи (*lex fori*), закон прапора судна (*lex banderae*).

Завдання № 2

Тема

Міжнародно-правове регулювання перевезення вантажів морем

Зміст завдання самостійної роботи:

1. Охарактеризуйте діяльність Балтійської і міжнародної морської ради (BIMCO) з розробки та прийняття документів та договорів у сфері торговельного судноплавства, зокрема у сфері перевезень вантажів.
2. Здійсніть порівняльний аналіз положень Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р., Протоколу про зміни Міжнародної конвенції про уніфікацію

деяких правил про коносамент 1968 р. та положень Конвенції ООН про морське перевезення вантажів 1992 р.

3. Здійснить аналіз положень Міжнародної Конвенції про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів 2015 р.

Завдання № 3

Тема

Міжнародно-правове регулювання перевезення морем пасажирів. Договір морського круїзу

Зміст завдання самостійної роботи:

1. Здійснить порівняльний аналіз положень Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. та Протоколів 1976 та 1990 рр. до цієї конвенції, Поправок до Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 2002 р.
2. Проаналізуйте правові наслідки знаходження людини на борту судна без правових підстав на таке перебування.

Завдання № 4

Тема

Міжнародно-правове регулювання фрахтування суден

Зміст завдання самостійної роботи:

1. Назвіть види фрахтування суден та окресліть, в чому полягає їх принципова відмінність.
2. Проаналізуйте проформи тайм-чартеру застосовуються в міжнародній практиці та окресліть, в чому полягає їх відмінність.
3. Які функції та чії розпорядження виконує капітан та екіпаж судна в тайм-чартері та бербоут-чартері?
4. Окресліть правову процедуру передачі судна в чартер?
5. Назвіть особливості фрахтування контейнеровозів та пасажирських суден?

Завдання № 5

Тема

Обмеження відповідальності судновласника у міжнародному морському приватному праві

Зміст завдання самостійної роботи:

1. Здійснить порівняльний аналіз положень Конвенції про обмеження відповідальності власників морських суден 1957 р. та положень Конвенції про обмеження відповідальності за морськими вимогами 1976 р.
2. Здійснить аналіз положень Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 р.
3. Здійснить аналіз положень Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну забрудненням бункерним паливом 2001 р.
4. Здійснить аналіз положень Конвенції про відповідальність та компенсацію збитків у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 р.

Тема

Міжнародно-правове регулювання рятування на морі

Зміст завдання самостійної роботи:

1. Здійсніть порівняльний аналіз положень Конвенції про об'єднання деяких правил відносно надання допомоги та рятування на морі 1910 р., Конвенції про рятування 1989 р. та Конвенції про пошук та рятування на морі 1979 р.
2. Проаналізуйте Керівництво ІМО для торгових суден з пошуку і рятуванню 1995/2004 р.р.

Завдання № 7

Тема

Приватно-правова відповідальність за забруднення морського середовища з суден

Зміст завдання самостійної роботи:

1. Здійсніть аналіз положень Конвенції про цивільну відповідальність за забруднення моря нафтою 1992 р.
2. Здійсніть аналіз положень Конвенції про цивільну відповідальність за забруднення моря бункерною нафтою
3. Здійсніть аналіз положень Конвенції про видалення затонулих суден в територіальному морі

Завдання № 8

Тема

Діяльність Міжнародного фонду з компенсації збитків від забруднення морського середовища нафтою 1992 р.

Зміст завдання самостійної роботи:

1. Здійсніть аналіз положень Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 р.
2. Здійсніть аналіз положень Міжнародної конвенції про створення Міжнародного фонду з компенсації від забруднення морського середовища 1992 р.
3. Здійсніть аналіз положень Протоколу до Міжнародної конвенції про створення Міжнародного фонду з компенсації від забруднення морського середовища 1992 р. «Про створення додаткового компенсаційного фонду з компенсації від забруднення морського середовища 1992 р.» 2005 р.

Завдання № 9

Тема

Морський арбітраж

Зміст завдання самостійної роботи:

1. Здійсніть порівняльний аналіз положень про Морську арбітражну комісію при Торгово-промисловій палаті України та інших деяких країн.
2. Розберіть положення про діяльність Лондонської асоціації морських арбітрів (London Maritime Arbitrators Association (LMAA)).

Завдання № 10

Тема
Арешти морських суден

Зміст завдання самостійної роботи:

1. Здійсніть порівняльний аналіз положень Конвенції про арешт суден 1999 р. та положень Конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються арешту морських суден 1952 р.
2. Проаналізуйте процедуру арешту іноземного судна на території України.

Завдання № 11

Тема
Міжнародно-правове регулювання морського страхування

Зміст завдання самостійної роботи:

1. Дослідіть історію розвитку морського взаємного страхування
2. Проаналізуйте страхування окремо вантажів, суден на пасажирів

Завдання № 12

Тема
Загальна аварія та приватна аварія у міжнародному морському приватному праві

Зміст завдання самостійної роботи:

1. Здійсніть генезу Йорк-Антверпенських правил 1974 р. та змін до них 1990, 2004, 2016 рр.
2. Дослідіть діяльність Асоціації диспашерів із загальної аварії (Association of Average Adjusters)

Критерії оцінювання самостійної роботи

У відповідності до визначених критеріїв самостійна робота оцінюється за визначеною силабусом (робочою навчальною програмою) системою.

З метою контролю виконання завдань самостійної роботи студенти складають рефеати або ведуть окремий зошит для виконання самостійної роботи, який представляють наприкінці практичних занять на перевірку викладачеві.

Оцінювання				
Пункт оцінки	% підсумкової оцінки		Групове чи індивідуальне оцінювання	Посилання на РН модуля
	денна	заочна		
Лекції	0	0	індивідуальне оцінювання	1 – 8
Практичні заняття	30	10	індивідуальне оцінювання	1 – 8
Іспит	70	90	індивідуальне оцінювання	1 – 8
	100	100		

Шкала оцінювання			
Оцінка	Відсотки	Бали	Опис
A		90-100	відмінно
B		82-89	добре
C		75-81	добре
D		64-74	задовільно
E		60-63	задовільно
Fx		35-59	незадовільно з можливістю повторного складання
F		1-34	незадовільно з обов'язковим повторним вивченням дисципліни

ПИТАННЯ ДЛЯ ПІДСУМКОВОГО КОНТРОЛЮ ЗНАНЬ І ВМІНЬ СТУДЕНТІВ

Питання

1. Поняття та предмет міжнародного приватного морського права
2. Поняття іноземного елементу у морському приватному праві
3. Джерела морського приватного права
4. Норми морського приватного права
5. Колізійні норми та прив'язки, які використовуються у морському приватному праві
6. Міжнародно-договірна уніфікація морського приватного права та її види
7. Міжнародні організації та уніфікація морського приватного права
8. Суб'єкти морського приватного права
9. Об'єкти морського приватного права
10. Обмеження відповідальності у морському приватному праві
11. Привілейовані вимоги у морському праві
12. Гаазькі правила морського перевезення вантажу
13. Гаазько-Вісбійські правила морського перевезення вантажу
14. Гамбурзькі правила морського перевезення вантажу
15. Правила морського перевезення вантажу за Міжнародною конвенцією щодо безпечних контейнерів 1972 р.
16. Договір морського перевезення вантажу
17. Поняття та сутність коносаменту
18. Види коносаментів
19. Права та обов'язки сторін за договором морського перевезення вантажу
20. Підстави звільнення перевізника від відповідальності за незбереження вантажу
21. Правила морського перевезення пасажирів за Афінською конвенцією 1974 р.
22. Визначення та особливості договору круїзу за КТМ України
23. Поняття фрахтування суден
24. Договори фрахтування судна на певний час
25. Проформи договорів фрахтування суден та морських перевезень
26. Поняття загальної аварії
27. Збитки, які відносяться до загальної аварії
28. Збитки, які відносяться до приватної аварії
29. Сутність диспаші та порядок її складання
30. Поняття приватної аварії
31. Договір лізингу судна
32. Забруднення морського середовища з суден
33. Міжнародний фонд для компенсації шкоди від забруднення нафтою
34. Сутність морського протесту
35. Порядок складання акту про морський протест
36. Визначення поняття рятування майна на морі. Договірне рятування
37. Заборона власника або капітана щодо рятування судна
38. Фактори, які впливають на визначення розміру винагороди при здійсненні рятування майна на морі
39. Рятування людей на морі
40. Морські іпотеки та застави
41. Особливості оцінки морських суден як предмета іпотеки
42. Примусовий продаж судна, обтяженого іпотекою
43. Поняття та сутність морського страхування
44. Об'єкти страхування за договором морського страхування
45. Права та обов'язки страхувальника за договором морського страхування

46. Права та обов'язки страховика за договором морського страхування
47. Звільнення страховика від відповідальності за договором страхування
48. Поняття суброгації
49. Поняття абандону
50. Договірне страхування
51. Взаємне страхування
52. Функції клубів взаємного страхування
53. Поняття арешту морських суден
54. Арешт морського судна на підставі морських вимог
55. Арешт морського судна для забезпечення позову
56. Морські арбітражні комісії
57. Спори, які може вирішувати Морська арбітражна комісія при ТТП України
58. Угоди та арбітражні застереження про передачу спору арбітражному суду
59. Виконання рішень Морських арбітражних комісій
60. Правила пред'явлення претензій у морському приватному праві
61. Правила пред'явлення позовів у морському приватному праві
62. Позовна давність у морському приватному праві та її строки
63. Поняття морського агента, його повноваження та відповідальність

Критерії оцінювання під час підсумкового контролю

У відповідності до визначених критеріїв підсумковий контроль здійснюється за визначеною ілабусом (робочою навчальною програмою) системою.

Оцінювання			
Пункт оцінки	% підсумкової оцінки	Групове чи індивідуальне оцінювання	Посилання на РН модуля
	денна		
Лекції	10	індивідуальне оцінювання	1 – 8
Практичні заняття	40	індивідуальне оцінювання	1 – 8
Іспит	50	індивідуальне оцінювання	1 – 8
	100		

Шкала оцінювання			
Оцінка	Відсот ки	Бали	Опис
A		90-100	відмінно
B		82-89	добре
C		75-81	добре
D		64-74	задовільно
E		60-63	задовільно
Fx		35-59	незадовільно з можливістю

			повторного складання
F		1-34	незадовільно з обов'язковим повторним вивченням дисципліни

ЗМІСТ

Загальні положення.....	3
Навчальний контент. Лекції.....	5
Методичні вказівки (рекомендації) для викладачів, які проводять практичні заняття.....	58
Плани практичних занять.....	59
Методичні вказівки (рекомендації) для студентів з організації самостійної роботи.....	80
Завдання для самостійної роботи.....	81
Питання для підсумкового контролю знань і вмінь студентів.....	86